Gazzetta Ufficiale
DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1908 — ROMA — Mercoledì, 30 dicembre — Numero 304.

DIREZIONE *in Via Larga nel Palazzo Baleani* | Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi | **AMMINISTRAZIONE** *in Via Larga nel Palazzo Baleani*

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. 32; semestre L. 17; trimestre L. 9
» a domicilio e nel Regno: » » 36; » » 19; » » 10
Per gli Stati dell'Unione postale: » » 80; » » 41; » » 22
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » 0.30 }

Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

Un numero separato in Roma cent. 10 — nel Regno cent. 15 — arretrato in Roma cent. 20 — nel Regno cent. 30 — all'Estero cent. 35
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

AVVISO IMPORTANTE

Si fa noto che, in conformità del R. decreto 11 giugno 1908, n. 525, il servizio della stampa, distribuzione e vendita delle leggi e decreti del Regno, in edizione ufficiale, viene assunto, a decorrere dal 1° gennaio 1909 p. v. dall'Amministrazione carceraria per mezzo della tipografia delle Mantellate in Roma.

Per il venturo anno 1909 è aperto l'abbonamento, per l'edizione della raccolta in volumi, al prezzo consueto di L. 9 e cent. 60 annue, comprese le spese di posta.

Le pubbliche amministrazioni e i loro impiegati hanno diritto allo stesso abbonamento annuo al prezzo di L. 7 e cent. 60, comprese le spese di posta.

La vendita delle leggi, dei decreti, dei regolamenti, in fogli sciolti, sarà fatta al prezzo di centesimi 10 ogni foglio; al qual prezzo si venderanno anche le leggi, i decreti, o i regolamenti che importino una frazione di foglio.

Le lettere e la corrispondenza dovranno indirizzarsi:

« Alla direzione della tipografia delle Mantellate in Roma ».

I vaglia e le cartoline-vaglia dovranno essere intestati:

« Al contabile della tipografia delle Mantellate in Roma ».

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

LEGGI E DECRETI

Il numero 718 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Piena ed intera esecuzione è data alle disposizioni della Convenzione addizionale alla Convenzione internazionale del 14 ottobre 1890 pel trasporlo delle merci in ferrovia stipulata a Berna il 19 settembre 1906 fra l'Italia, l'Austria-Ungheria, il Belgio, la Danimarca, la Francia, la Germania, il Lussemburgo, i Paesi Bassi, la Romania, la Russia e la Svizzera.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 20 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

TITTONI.
BERTOLINI.
COCCO-ORTU.
ORLANDO.
LACAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

DEUXIÈME CONVENTION ADDITIONNELLE
à la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'Empire allemand, Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc. et Roi apostolique de Hongrie, agissant également au nom de Son Altesse Sérénissime le Prince de Liechtenstein, Sa Majesté le Roi des Belges, Sa Majesté le Roi de Danemark, le Président de la République française, Sa Majesté le Roi d'Italie, Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg, Sa Majesté la Reine des Pays-Bas, Sa Majesté le Roi de Roumanie, Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et le Conseil fédéral de la Confédération suisse, ayant jugé utile d'apporter certaines modifications de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles de l'Arrangement y relatif du 16 juillet 1895 et de la Convention additionnelle du 16 juin 1898, ont décidé de conclure à cet effet une nouvelle Convention additionnelle et ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Son Excellence M. Alfred de Bülow, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confedération Suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc. et Roi apostolique de Hongrie:

Son Excellence M. le baron Charles Heidler de Egeregg et Syrgenstein, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi des Belges:

Son Excellence M. Maurice Michotte de Welle, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi de Danemark:

M. Henrick Vedel, chef de bureau au Ministère de l'intérieur.

Le Président de la République française:

Son Excellence M. Paul Révoil, ambassadeur de la République française près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Son Excellence M. le comte Roberto Magliano di Villar San Marco, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération Suisse.

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg:

M. le comte A. F. L. de Rechteren Limpurg Almelo, ministre-résident de sa Majesté la Reine des Pays-Bas près la Confédération Suisse.

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas:

M. le comte A. F. L. Rechteren Limpurg Almelo, son ministre-résident près la Confédération Suisse.

Sa Majesté le Roi de Roumanie:

M. Emile Miclesco, directeur général des chemins de fer roumains.

Sa Majesté l'empereur de toutes les Russies:

Son excellence M. B. de Bacheracht, son envoyé extraordinaire et ministre plenipotentiaire près la Confédération suisse:

Et le Conseil Fédéral de la Confédération suisse:

M. le Conseiller Fédéral Zemp, chef du département fédéral des postes et des chemins de fer.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et dûe forme ont arrêté les articles ci-après:

Article premier.

La *Convention internationale* est modifiée comme il suit:

I. — *Article 5.* Il est ajouté un alinéa (5) ainsi conçu:

(5) La remise au transport et le chargement des marchandises sont réglés conformément aux lois et réglements en vigueur sur les lignes de l'administration dont dépend la gare expéditrice ».

II. — *Article 6.* La lettre *c* de l'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« *c*) la désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire, et, le cas échéant, la mention que la marchandise est adressée bureau restant ou en gare ».

La lettre *h* de l'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« *h*) l'énumération détaillée des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police qui doivent accompagner la marchandise, et éventuellement les indications prévues à l'article 10, alinéa (4) ».

La disposition préliminaire de l'alinéa (1), lettre *l*, aura la teneur suivante:

« *l*) la mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires ».

L'alinea (1), lettre *l*, 1°, aura la teneur suivante:

« 1° Les opérations de douane et d'octroi, ainsi que les vérifications de police qui pourraient être nécessaires, auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur ».

Le chiffre 3 de la lettre *l* de l'alinéa (1) du texte allemand aura la teneur suivante:

« 3. dass die Lieferfrist der Ware nicht länger ist, als sie gewesen wäre, wenn die Sendung auf dem im Frachtbriefe bezeichneten Wege befördert worden wäre ».

III. — *Article 7.* Il est ajouté à l'alinéa (5) la disposition suivante qui figurera sous la lettre *d*:

« *d*) en cas d'augmentation de poids survenue pendant le transport et n'occasionnant pas de surcharge, en tant que l'expéditeur prouve qu'elle doit être attribuée aux influences atmosphériques ».

Il est, en outre, ajouté un alinéa (6) ainsi conçu:

« (6) L'action en paiement ou remboursement de surtaxes (§ 3, alinéas (1) à (5), et § 9, alinéa (2), des Dispositions réglementaires) est prescritte par un an, lorsqu'il n'est pas intervenu entre les parties une reconnaissance de la dette, une transaction ou un jugement. La prescription court, pour les actions en paiement de surtaxes, du jour du paiement du prix de transport, ou, dans le cas où il n'y aurait pas eu de frais de transport à payer, du jour de la remise des marchandises au transport; pour les actions en remboursement de surtaxes, elle court du jour du paiement de la surtaxe. Les disposition de l'article 45, alinéas (3) et (4), sont

applicables à la prescription mentionnée ci-dessus. La disposition de l'article 44, alinéa (1), ne s'applique pas dans ce cas ».

IV. — *Article 10.* A la première phrase de l'alinéa (3) le mot « ou » sera remplacé par « et ».

L'alinéa (5) aura la teneur suivante:

« (5) A l'arrivée de la marchandise à destination, le destinataire a le droit d'accomplir les formalités de douane et d'octroi, à moins d'indication contraire dans la lettre de voiture. Au cas où ces formalités ne sont accomplies ni par le destinataire ni par un tiers désigné par l'expéditeur dans la lettre de voiture, le chemin de fer est tenu de les accomplir ».

V. — *Article 12.* L'alinéa (1) sera complété par la phrase suivante:

« Il est permis de payer une partie quelconque des frais de rtansport à titre d'affranchissement ».

L'alinéa (4) aura la teneur suivante:

« (4) En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation des frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée et l'ayant droit devra en être avisé les plus tôt possible. L'action en rectification.... etc. ». (Comme dans le texte actuelle).

VI. — *Article 13.* À l'alinéa (1) du texte allemand, le mot « Nachnahme » sera remplacé par les mots « Nachnahme nach Eingang »; la seconde phrase de l'alinéa est supprimée à la fois dans les deux textes.

Il est, en outre, ajouté un alinéa (5) ainsi conçu:

« (5) Les débours ne sont admis que d'après les dispositions en vigueur pour le chemin de fer expéditeur ».

VII. — *Article 15.* La première phrase de l'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« (1) L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise:

« soit en la retirant à la gare de depart;

« soit en l'arrêtant en cours de route;

« soit en la faisant délivrer au lieu de destination, ou en cours de route, ou encore à une station située soit au delà du point de destination, soit sur un embranchement, à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture;

« soit en ordonnant son retour à la gare de depart ».

Dans le texte allemand de l'alinéa (2), le mot « Duplikatfrachtbriefes » est remplacé par le mot « Frachtbriefduplikats ».

L'alinéa (5) aura la teneur suivante :

« (5) Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention dans la première phrase de l'alinéa (1), ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation ».

VIII. — *Article 16.* Dans le texte français de l'alinéa (2) à la fin de la première phrase, les mots: « pour l'exécution » seront remplaeés par les mots « moyennant l'éxécution ».

IX. — *Article 17.* Le texte français sera rectifié ainsi qu'il suit: « La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige »... (au lieu de obligent).

X. — *Article 18.* La phrase suivante est ajoutée à la fin de l'alinéa (3):

« Au cas où la marchandise est acheminée sur la gare de destination par une autre route, le chemin der fer est fondé à exiger le paiement des frais « supplémentaires ».

XI. — *Article 24.* L'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« (1) Lorsqu'il se présente des empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition et demander ses instructions. Quand la demande en a été faite dans la lettre de voiture, cet avis doit être donné immédiatement par télégraphe. Les frais de cet avis sont à la charge de la marchandise. Si le destinataire refuse la marchandise l'expéditeur a le droit d'en disposer, même s'il ne peut pas produire le duplicata de la lettre de voiture. En aucun cas, la marchandise ne peut être retournée sans le consentement exprès de l'espéditeur ».

XII. — *Article 40.* L'alinéa (4) sera complété comme suit:

« Toutefois, si la somme déclarée est inférieure au prix de transport qui pourrait être restitué dans le cas de l'alinéa (2) s'il n'y avait pas eu déclaration d'intérêt, le montant de l'indemnité pourra atteindre le prix de transport ».

XIII. — *Article 45.* Le renvoi mentionné à l'alinéa (1) doit viser l'article 44, alinéa (2), 1°.

XIV. — *Article 59.* L'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« (1) Tous les cinq ans au moins après la mise en vigueur des modifications adoptées à la dernière Conférence de révision, une nouvelle Conférence de délégués des Etats participant à la Convention sera réunie, afin d'apporter à la Convention les modifications et améliorations jugées nécessaires ».

Art. 2.

Le *Règlement relatif à l'institution d'un Office central* est modifié comme il suit:

Article 1. L'alinéa (3) aura la teneur suivante:

« (3) Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 110,000 francs par an, seron supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

En outre, il est mis à la disposition du Département fédéral suisse des postes et des chemins de fer une somme de 25,000 francs, en un versament unique, la quelle devra former avec les intérêts du capital, un fonds destiné à accorder des secours ou des indemnités aux fonctionnaires et employés de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer pour le cas où, par suite d'âge avancé, d'accidents ou de maladies, ils seraient définitivement incapables de continuer à remplir leurs fonctions ».

Art. 3.

Les *Dispositions règlementaires de la Convention* et *leurs annexes* sont modifiées comme il suit:

I. — Le *paragraphe 1er* aura la teneur suivante:

« (1) Sont exclus du transport, lorsqu'ils ne satisfont pas aux conditions prescrites par l'Annexe 1:

« 1° tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion tels que

« *a)* la nitroglycérine (Sprengö), la dynamite,

« *b)* les autres matières explosibles et les poudres de tir de tout genre,

« *c)* les armes de tir chargées,

« *d)* le fulminate de mercure, l'argent fulminant et l'or fulminant, ainsi que les produits préparés avec ces matières,

« *e)* les pièces d'artifice,

« *f)* le papier fulminant,

« *g)* les picrates;

« 2° les produits répugnants ou de mauvaise odeur.

« (2) Sont admis au transport sous certaines conditions:

« 1° Les obiets désignés dans l'Annexe 1, aux conditions y énumérées. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets

« 2° L'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, ler pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, statues, bronzes d'art, antiquités. Dans les objets précieux sont comprises, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur.

« Ces objets seront admis au trasport international, avec la lettre de voiture internationale, en vertu, soit d'une entente entre les gouvernements des Etats intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer, à ce dûment autorisées, et approuvés par toutes le autorités compétentes.

« 3° Les transports funèbre.

« Ils sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes:

« a) le transport est effectué en grande vitesse;

« b) les frais de trasport doivent obligatoirement être payés au départ;

« c) le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner;

« d) les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque Etat, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats.

« (3) Deux ou plusieurs ou même la totalité des Etats contractants peuvent convenir, par des accords spéciaux, que certains objets exclus par la présente Convention du transport international y seront admis sous certaines conditions ou que les objets désignés dans l'Annexe 1 seront admis au transport sous des conditions moins rigoureuses. Ces accords pourront être conclus par correspondance ou résulter d'une conférence technique convoquée à cet effet. Dans tous les cas on pourra avoir recours à l'intermédiaire de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer à Berne. Les administrations de chemins de fer participantes pourront aussi, au moyen de tarifs, admettre certains objets exclus du transport ou adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de ceux qui ne sont admis que conditionnellement, pourvu:

a) que les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport;

b) que les tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer soient approuvés par toutes les autorités compétentes ».

II. — *Paragraphe 2.* Il est ajouté à la fin de l'alinéa (1) les phrases suivantes:

« Les bandes rouges des lettres de voiture pour la grande vitesse doivent avoir une largeur minimum de 1 centimètre.

« Cette disposition ne deviendra toutefois obligatoire qu'après un délai maximum d'une année, à dater de l'entrée en vigueur de la Convention modifiée ».

Il est ajouté à la fin de l'alinéa (4) la phrase suivante:

« Lors de la remise au transport de marchandises dont le chargement incombe à l'expéditeur, celui-ci doit inscrire à la place prescrite le numéro et le marques de propriété du wagon ».

Il est ajouté au paragraphe 2 un nouvel alinéa (5) ainsi conçu:

« (5) Lorsqu'il existe dans une même localité des gares appartenant à des administrations différentes ou qu'il existe des localités portant le même nom ou des noms peu différents, l'expéditeur est obligé de remplir dans la lettre de voiture la rubrique « Chemin de fer destinataire ».

Les alinéas (5) à (9) actuels porteront les numéros (6) à (10).

III. — *Paragraphe 3.* L'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« (1) Lorsque des marchandises désignées à l'alinéa (1) du paragraphe 1er ou dans l'Annexe 1 auront été remises au transport avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou que les prescriptions de sûreté indiquées dans l'Annexe 1 n'auront pas été observées, la surtaxe sera de 15 francs par kilogramme du poids brut du colis entier ».

La première phrase de l'alinéa (4) aura la teneur suivante:

« (4) En cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur, la surtaxe sera de six fois le prix applicable au transport entre la station expéditrice et la station destinataire du poids qui dépassera la plus élevée des deux limites de chargement visées dans l'alinéa (5) ».

IV. — *Paragraphe 6.* L'alinéa (4) aura la teneur suivante:

« (4) Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessus, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité ».

L'alinéa (6) aura la teneur suivante:

« (6) Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée. Pour les marchandises qui ne font pas l'objet d'un avis d'arrivée et pour celles qui ne sont pas livrées à domicile par le chemin de fer, le délai de livraison est observé si, avant son expiration, la marchandise est mise à la disposition du destinataire à la gare de destination ».

V. — *Paragraphe 7.* Il est ajouté un second alinéa ainsi conçu:

« (2) Les instructions doivent être données conformément aux prescriptions du § 2, alinéas (2) et (3), concernant la rédaction de la lettre de voiture ».

VI. — *Paragraphe 8.* L'alinéa (1) aura la teneur suivante:

« (1) Une tolérance de 2 0[0 du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids des marchandises sèches désignées ci-après:

« bois de teinture râpés et moulus,
« écorces,
« racines,
« bois de réglisse,
« tabac haché,
« graisses,
« savons et huiles fermes,
« fruits frais,
« feuilles de tabac fraîches,
« laine,
« peaux,
« fourrures,
« cuirs,
« fruits séchés ou cuits,
« tendons d'animaux,
« cornes et onglons,
« os (entiers et moulus),
« poissons séchés,
« houblon,
« mastic frais,
« soies de porc,
« crins,
« sel. »

VII. — *Paragraphe 9.* L'alinéa (2) aura la teneur suivante:

« (2) Dans ce cas, il est permis de percevoir une taxe supplé-« mentaire de 0 ct. 25 par fraction indivisible de 10 francs et de « 10 kilomètres.

« Le montant total de cette taxe pourra être arrondi aux 5 « centimes supérieurs. »

Annexe 1.

I. — Le *numéro VI* aura la teneur suivante:

« (1) Sans changement.

« (2) Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées, étanches et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge ».

« (3) Le phosphure de calcium est accepté au transport aux mêmes conditions. Les caisses doivent porter la suscription « phosphure de calcium ».

« (4) Les mélanges de phosphore amorphe avec des résines ou des graisses dont le point de fusion est supérieur à 35° centigrade (Celsius) sont admis au transport s'ils ont été obtenus en fondant ensemble leurs composants. Ils doivent être emballés dans des caisses ne permettant aucune fuite, ou être fondus dans les projectiles non chargés.

« (5) Le sesquisulfure de phosphore doit être renfermé dans des cylindres métalliques étanches, contenus eux-mêmes dans des caisse en bois faites de planches bien jointes ».

II. — L'alinéa (2) du *numéro VII* aura la teneur suivante:

« (2) 1° La matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact dirct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expediteur que, à la demande de l'administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

« 2° Si la matière ayant servi à épurer le gaz d'éclairage dont il est parlé au 1° est oxydée et que cet fait soit expressément confirmé par l'expéditeur dans la lettre de voiture, cette matière sera acceptée au transport comme colis isolé, avec un emballage quelconque; au cas où elle serait remise par chargement complet le transport sera effectué dans des wagons decouverts, non munis de bâches ».

III. — Le *numéro VIII a* est supprimé.

IV. — Le *numéro IX* aura la teneur suivante:

« (1) L'éther sulfurique et les solutions de nitro-cellulose dans l'éther sulfurique (collodion), dans l'alcool méthylique, dans l'alcool éthylique, dans l'alcool amylique, dans l'éther acétique, dans l'acétate d'amyle, dans l'acétone, dans le nitrobenzol ou dans des mélanges de ces liquides, ainsi que les autres liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande quantité (comme les gouttes d'Hoffmann), ne peuvent être expédiés que:

« soit

« 1° dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés ou assujettis par des rainures, contenant au maximum 500 kilogrammes,

« ou

« 2° dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum, et emballés conformément aux prescriptions suivantes:

« *a*) Quand plusieurs vases sont remis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, sciure de bois, terre d'infusoires ou d'autres substances meubles.

« *b*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble.

« (2) Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser, à la température del 15° centigrade (Celsius), les neuf dixièmes de la capacité du récipient.

« (3) Le transport peut avoir lieu en wagons découverts non bâchés. Lorsqu'il est effectué dans des wagons fermés, on doit ménager par des ouvertures latérales, volets ou jalousies, un courant d'air suffisant pour entraîner les vapeurs qui se dégageraient à l'intérieur.

« (4) Les solutions de nitrocellulose dans l'acide acétique ne doivent être expédiées que dans les vases étanches, bien fermés, en terre ou en verre, par quantités ne dépassant pas 90 kilogrammes de poids brut. Sont applicables pour l'emballage des vases les prescriptions édictées à l'alinéa (1), 2° *a*) et *b*).

« (5) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir le n. XXXV.

« (6) Les dispositions de l'alinéa (1), 2° et de l'alinéa (5) sont aussi applicables au zinc-éthyle; toutefois aucune matière inflammable ne doit être employée pour l'emballage ».

V. — Le *numéro XI* aura la teneur suivante:

« (1) L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone - à moins qu'ils ne soient dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ou en tonneaux - ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n. XV, 1°.

« (2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV ».

VI. — Le *numéro XV* aura la teneur suivante:

« Les acides minéraux liquides de toute nature, particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique (eau forte), d'un poids spécifique inférieur à 1,48 [46°,8 Baumé] (au sujet des acides concentrés, voir n. XVII), ainsi que le chlorure de soufre, sont soumis aux prescriptions suivantes:

« 1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement. Au lieu de bannettes, on peut employer des paniers en métal; dans ce cas, la matière d'emballage entre le récipient et le panier de métal doit être de nature à empêcher le récipient d'être brisé et à ne s'enflammer ni au contact avec le contenu du récipient, ni par des étincelles.

« Quand ces produits sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de cautchouc, ces récipients doivent être parfaitement étanches et pourvus de bonnes fermetures.

« Pour l'acide nitrique la lettre de voiture doit indiquer le poids spécifique pour une température de 15° centigrade (Celsius). À défaut de cette indication dans la lettre de voiture, l'acide est considéré comme concentré.

« 2° Ces produits doivent toujours, sous la réserve des dispositions du n. XXXV, être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

« 3° Les prescription du 1° et du 2° s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdites matières ont été transportées. Ces vases doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.

« 4° Le chargement des envois, parmi lesquels il se trouverait, ne fût-ce qu'un seul colis dont le poids dépasserait 75 kilogrammes, incombe à l'expediteur et le déchargement au destinataire.

« 5° Si le déchargement et l'enlèvement de ces envois ne sont pas effectués dans les trois jours qui suivent l'arrivée de la marchandise à la gare de destination, ou dans les trois jours après expédition de l'avis d'arrivée, l'administration du chemin de fer est autorisée, à la condition d'observer les dispositions réglementaires y relatives, à déposer ces envois dans un entrepôt ou à les confier à un commissionnaire. Si cela est impossible, elle peut les vendre sans autre formalité ».

VII. — Il est ajouté après le numéro XV un *numéro XV a* ainsi conçu:

« Les résidus d'acide sulfurique provenant de la fabrication de la nitroglycérine ne sont admis à l'expédition que si la lettre de voiture porte une attestation du fabricant certifiant qu'ils ont été complétement dénitrifiés. Pour le reste, les dispositions du n. XV sont applicables ».

VIII. — Il est ajouté après le numéro XV a un *numéro XV b* ainsi conçu:

« Les accumulateurs électriques montés avec liquide, chargés ou non chargés, sont acceptés au transport aux conditions suivantes:

« 1° Les accumulateurs doivent être calés dans une caisse de batterie correspondant à leurs dimensions, de manière que les bacs ne puissent se déplacer à l'intérieur.

« 2° La caisse de batterie sera placée dans une caisse de transport et les espaces vides alentour seront remplis de terre

d'infusoires, de sciure de bois, de poudre de charbon, de sable, ou d'une autre matière absorbante analogue.

« 3° Les pôles doivent être protégés contre un court circuit.

« 4° Les caisses doivent être munies de poignées et les couvercles porteront lisiblement écrites les mentions « Accumulateurs électriques » et « Haut ».

IX. — Le *numéro XVI* aura la teneur suivante:

« (1) La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) sont soumis aux prescriptions spécifiées sous le n. XV, 1°, 3° (à l'exception de la disposition du 2° citée au 3°), 4° et 5°.

« Les mêmes dispositions s'appliquent au brome, sauf que celui-ci est expédié seulement en wagons découverts, et que les ballons de verre qui le contiennent doivent être renfermés dans des caisses solides en bois ou en métal, et entourés jusqu'au col de cendre, de sable ou de terre d'infusoires.

« (2) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV ».

X. — Le *numéro XVII* aura la teneur suivante:

« Sont applicables au transport d'acide nitrique concentré d'un poids spécifique de $1_{,48}$ (46°,$_{8}$, Baumé) et au-dessus, ainsi que d'acide nitrique rouge fumant, les prescriptions consignés au n. XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins égal à leur contenu de terre d'infusoires ou d'autres substances terreuses sèches appropriées, à moins que les touries et bouteilles ne soient placées dans des récipients de fer les enveloppant complètement et calées par de bons ressorts recouverts d'amiante, de telle façon qu'elles ne puissent se déplacer dans les récipients. Les enveloppes métalliques doivent être conditionnées de telle manière que le contenu des touries et bouteilles, en cas de bris, ne puisse se répandre au dehors ».

XI. — Le *numéro XVIII* aura la teneur suivante:

« (1) L'acide sulfurique anhydre (anhydride, huile fixe) ne peut être transporté que:

« 1° dans des boîtes en tôle, fortes, étamées et bien soudées,

« ou

« 2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

« Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendre ou autre, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

« (2) Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2° à 5°, sont applicables ».

XII. — Le *numéro XIX* aura la teneur suivante:

« (1) Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essence, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n. IX) et de l'essence de pétrole (voir numéro XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n. XI, de même que pour l'acétate d'amyle, on appliquera, lorsqu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n. XV, 1°, alinéa 1.

« En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV ».

XIII. — Le *numéro XX* aura la teneur suivante:

« (1) Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0.780 à une température de 17°,$_{5}$ centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moin de 21° du thermomètre centigrade de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test);

« (2) les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation, si ces liquides ont au moins le spécifique ci-dessus indiqué (huile solaire, photogène, etc);

« (3) les huiles préparées avec le goudron de houille qui, à une température de 17°,$_{5}$ centigrade (Celsius), ont un poids spécifique de moin de $1_{,00}$ (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.) ainsi que l'essence de mirbane (nitrobenzine);

« (4) les hydro-carbures d'autre provenance qui ont un poids spécifique d'au moins 0.830 à une température de 17,$_{5}$ centigrade (Celsius),

« sont soumis aux dispositions suivantes:

« 1° ces matières, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que:

« *a*) dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

« ou

b) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

« ou

« *c*) dans des vases en verre ou en grès; en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

« *aa*) quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballées solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;

« *bb*) quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignés, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être impregnée de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès;

« 2° les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

« 3° le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis des bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

« 4° les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;

« 5° en ce qui concerne l'emballage aver d'autres objets, voir n. XXXV;

« 6° il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les matières désignées aux alinéas (1) et (2) du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0.780 ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Si cette indication ne se trouve pas dans la lettres de voiture, on appliquera les conditions de transport du n. XXII (concernant l'essence de pétrole, etc.) ».

XIV. — Le *numéro XXI* aura la teneur suivante:

« Le pétrole à l'état brut et rectifié, les huiles préparées avec le goudron de lignite, les huiles de tourbe et de schiste, l'asphalte-naphte et les produits de leur distillation; lorsque ces matières ne tombent pas sous l'application des dispositions du n. XX et qu'elles ont un poids spécifique inférieur à 0.780 et supérieur à 0.680 à la température de 17°,$_{5}$ centigrade (Celsius);

« le pétrole-naphte et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte (benzine, ligroïne, essence pour nettoyage, etc.) ainsi que les solutions de caoutchouc ou de gutta-percha, composées essentiellement de pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique supérieur à 0.680 à la température de 17°,$_{5}$ centigrade (Celsius),

« sont soumis aux dispositions suivantes:

« 1° ces matières, à moins que des wagons spécialement cons-

truits à cet effet (wagons-réservoirs) ne soient employés, ne peuvent être transportées que:

« *a*) dans des tonneaux particulièrement bon et solides,

« ou

« *b*) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

« ou

c) « dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

« *aa*) quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;

« *bb*) quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;

« 2° les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

« 3° le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

« 4° les dispositions du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;

« 5° en ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV;

« 6° au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées;

« 7° dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superpositions;

« 8° chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre être munis de l'inscription: « à porter à la main ». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: « à manoeuvrer avec précaution »;

« 9° il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température del 17°,15 centigrade (Celsius). Si cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n° XXII (concernant l'essence de pétrole, etc.) ».

XV. — Le *numéro XXII* aura la teneur suivante:

« L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17°,15 centigrade (Celsius), sont soumis aux conditions suivantes:

« 1° ces matières ne peuvent être transportées que:

« *a*) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

« ou

« *b*) dans des vases en verre ou en grès, en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

« *aa*) quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;

« *bb*) quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante [illegible] d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, [illegible] de lait d'argile de matières [illegible] roseau ou matières analogues, doit être impregné [illegible] ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut de colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;

« *c*) dans des wagons réservoirs parfaitement étanches;

« 2° les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

« 3° le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

« 4° les disposition du 3° qui précèdent sont aussi applicables aux récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport;

« 5° en ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

« 6° au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées;

« 7° dans les wagons, le paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;

« 8° chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot « inflammable » imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent en outre porter l'inscription: « à porter à la main ». Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: « à manoeuvrer avec précaution »;

« 9° en outre, les dispositions du n. XV, 4° et 5°, sont applicables ».

XVI. — Le *numéro XXIII* aura la teneur suivante:

« (1) Le transport d'essence de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que de la pyridine et des produits à base de pyridine, de l'ammoniaque, du poison contre le chizoneure (mélange de savon mou, d'huile phéniqué ed d'huile pyrogénée), de la solution de formaldéhyde et de la formaline (désinfectant qui renferme de la formaldéhyde et de l'acide formique), n'est fait que dans des wagons découverts.

« (2) Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces recipients doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport.

« (3) En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV ».

XVII. — Le *numéro XXV* aura la teneur suivante:

« Les substances arsenicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées au numéro XXIV, 1°, et au n° XV, 1°, 3° (à l'exception de la disposition du 2° citée au 3°), 4° et 5° ».

XVIII. — Le *numéro XXVI* aura la teneur suivante:

« (1) Les autres produits métalliques venéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabres; les sels et couleurs à base de cuivre, tels que vert-de-gris, pigments de cuivre verts et bleus; les preparations des plomb, telles que litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb: la poussière de zinc, les cendres de zinc et d'antimoine, ainsi que

les cendres de plomb, crasses de plomb, scories de plomb et autres déchets de plomb, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, les fonds des tonneaux et les caisses étant consolidés au moyen de cercles ou de bandes. Ces cercles ou bandes doivent être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

« (2) Toutefois, pour le sulfate de cuivre, pour les mélanges de sulfate de cuivre avec la chaux, la soude et autres substances analogues (poudre pour bouillie bordelaise, etc.), il suffit d'un emballage en sacs assez solides pour ne pas laisser tamiser le contenu ».

XIX. — Il est ajouté après le numéro XXVI un *numéro XXVI a* ainsi conçu:

« 1° (1) Le cyanure de potassium et le cyanure de sodium à l'état solide doivent être emballés:

« *a)* dans de forts tonneaux de fer à couvercle vissé et munis de cercles de roulement,

« ou

« *b)* dans des tonneaux doubles, bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou dans des caisses doubles construites de la même manière et entourées de bandes. Les récipients intérieurs doivent être revêtus d'un tissu serré et constitué de manière que, malgré les secousses et chocs inévitables en cours de route, aucune poussière du contenu ne puisse s'échapper. Les récipients intérieurs en bois peuvent aussi être remplacés par des récipients métalliques soudés. L'emploi de vases en verre ou en grès hermetiquement fermés, au lieu de récipients intérieurs en bois est admis, à la condition que ces vases soient solidement emballés dans de fortes caisses en bois, remplies de foin, de paille ou d'une autre matière d'emballage analogue.

« (2) La réunion en un seul colis de plusieurs vases est également admise; sous observation des conditions stipulées ci-dessus à l'alinéa (1), *b*.

« 2° (1) La lessive de cyanure de potassium et la lessive de cyanure de sodium ne sont admises au transport que:

« *a)* dans des vases en fer étanches, munis de bonnes fermetures et emballés dans des caisses en bois ou en métal solides garnies de terre d'infusoires, de sciure de bois [ou d'autres substances meubles,

« ou

« *b)* dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés pour ce transport. Les réservoirs doivent être à double paroi et d'une étanchéité parfaite; aucune ouverture (robinets, soupapes, etc.) ne doit se trouver à leur partie inférieure. Les ouvertures que portent les réservoirs doivent être rendues étanches, fermées et protégées par des chapes métallique vissées.

« (2) Le chargement et le déchargement des colis renfermant les lessives, ainsi que le remplissage et la vidange des réservoirs incombent à l'expéditeur et au destinataire. Il ne sera pas donné suite à la demande qui serait adressée au chemin de fer en vue d'obtenir le concours de ses agents pour l'accomplissement de l'une ou de l'autre de ces opérations.

« (3) Le poids brut d'un colis renfermant des lessives ne doit pas dépasser 75 kilogrammes. Le transport n'est permis qu'en wagons découverts.

« 3° Prescriptions communes aux 1° et 2° :

« *a)* Les colis et les wagons-réservoirs doivent porter en caractères nets, bien apparents et durables, la mention « Poison », ainsi que l'indication du contenu (« cyanure de potassium », « cyanure de sodium », « lessive de cyanure de potassium », etc.).

« *b)* Les colis ne peuvent être emballés avec des acides, des acétates, des denrées et boissons alimentaires, des médicaments ou articles analogues. Dans les trains, les wagons-réservoirs doivent être séparés, par un véhicule au moins, des wagons chargés d'acides liquides.

« 4° Les prescriptions édictées aux 1°, 2° et 3° sont applicables également par analogie aux vases et wagons-réservoirs ayant servi au transport du cyanure de potassium et du cyanure de sodium. Les vases de cette espèce doivent toujours être déclarés comme ayant servi à ce transport ».

XX. — Il est ajouté à la fin du *numéro XXIX* un nouvel alinéa (4) ainsi conçu:

« (4) Le charbon de bois entier (non moulu) n'est admis au transport que si la lettre de voiture déclare qu'il est refroidi depuis 48 heures au moins ».

XXI. — Il est ajouté après le numéro XXIX un *numéro XXIX a* ainsi conçu:

« Le noir minéral n'est admis au transport que s'il est emballé dans des caisses en bois ou dans des tonneaux fortement cloués, hermétiquement fermés et entièrement remplis ».

XXII. — Le *numéro XXXI* aura la teneur suivante:

« (1) La laine, les poils, la laine artificielle, le coton, la soie, le lin, le chanvre, le jute, à l'état brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes: les cordages, les courroies de coton et de chanvre, les cordelettes et ficelles diverses - pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa (3) - ne doivent être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse et de vernis, que dans des wagons couverts, ou dans des wagons découverts munis de bâchés. Sous réserve des dispositions de l'alinéa (4), ces objets ne peuvent être remis au transport qu'à l'état sec, et les déchets provenant de la filature ou du tissage ne doivent pas être pressés en balles.

« (2) La lettre de voiture doit indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis; en cas de non indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

« (3) La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts, caisses ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.

« (4) Les chiffons gras ou imprégnés de vernis sont admis au transport même mouillés ou humides, lorsqu'ils sont emballés dans les conditions indiquées à l'alinéa (3) ».

XXIII. — Le *numéro XXXII* aura la teneur suivante:

« Les déchets d'animaux sujets à putréfaction, tels que les peaux fraîches non salées, les graisses, les tendons, les os, les cornes, les onglons ou sabots, les retailles de peaux fraîches servant à fabriquer la colle, non chaulées, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux qui sont mentionnées aux n^{os} LII et LIII, sont acceptés aux conditions suivantes:

« 1° les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides;

« 2° les expéditions partielles des objets de cette catégorie, non dénommés ci-dessus au 1°, ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Toutefois, les expéditions partielles de peaux fraîches non salées sont, pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, admises aussi dans des sacs solidement fermés, en bon état, d'un tissu fort et épais à la condition que les sacs soient passés à l'acide phénique pour que la mauvaise odeur du contenu ne puisse se faire sentir. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les tonneaux, cuveaux, caisses ou sacs. Le transport ne pourra avoir lieu que dans des wagons découverts;

« 3° les tendons frais, les retailles de peaux fraîches servant à la fabrication de la colle, non chaulées, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières; en outre les peaux fraîches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes:

« *a*) du 1^er^ mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une bâche en tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette bâche doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur ;

b) pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'une bâche en tissu très fort (toile à houblon) et cette bâche doit être elle-même recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. La première bâche doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les bâches doivent être fournies par l'expéditeur ;

« *c*) si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir ;

« 4° les résidus secs ou comprimés à l'état humide, provenant de la fabrication de la colle de peau (résidus calcaires, résidus du chaulage des retailles de peau, ou résidus utilisés comme engrais) doivent être recouverts entièrement de deux grandes bâches superposées imperméables et non goudronnées. La bâche inférieure doit être passée à l'acide phénique dilué, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Entre les bâches, qui doivent être fournies par l'expéditeur, il sera répandu une couche de chaux sèche, éteinte, de poussière de tourbe ou de tan ayant déjà servi.

« Les résidus de cette nature, non comprimés et à l'état humide, doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir ;

« 5° le transport par charge complète des matières non dénommées aux 3° et 4° ci-dessus, mais analogues à celles qui y sont indiquées, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches ;

« 6° le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport ;

« 7° les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquels les matières de ce genre ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique;

« 8° les frais de désinfections, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire;

« 9° les peaux sèches ne sont admises que si elles sont remises en paquets et ficelées ».

XXIV. — La référence au numéro VIII a, qui figure deux fois au *numéro XXXV*, sera supprimée.

XXV. — Le *numéro XL* aura la teneur suivant

« (1) Le *fulmi-coton* sous forme d'ouate et le fulmi-coton (coton nitré) pour collodion sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'il contiendront au moins 35 0[0 d'eau.

« (2) La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées.

« (3) Les prescriptions de l'alinéa (1) relatives à l'emballage, de même que les prescriptions de l'alinéa (2), sont aussi applicables au fulmi-coton pour collodion qui contient au moins 35 0[0 d'alcool ».

XXVI. — Il est ajouté après XLII un *numéro XLII a* ainsi conçu :

« Les mèches et amorces explosibles sont soumises aux conditions suivantes :

« 1° Elles seront emballées dans des boîtes en cartons qui ne devront pas en contenir plus de 100 à la fois. L'ensemble ne devra pas former une masse explosible de plus de 75 centigrammes. Le paquets ne pourront comprendre plus de 12 rangées de boîtes et chaque rangée plus de 12 boîtes. Il seront solidement enveloppés dans du papier.

« 2° Les paquets doivent être emballés dans des caisses en fer blanc ou en bois très solide, d'un volume de 1 mètre cube 200 décimètres cubes au maximum, sans adjonction d'autres objets, en ménageant entre les parois de la caisse et son contenu un espace d'au moins 30 millimètres que l'on remplit de copeaux, de paille, d'étoupe ou d'autres matières analogues, de manière à empêcher tout mouvement ou tout déplacement des paquets, même en cas de secousse.

« 3° Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'indication des matières qu'elles contiennent, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique d'origine.

« 4° Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux 1°, 2° et 3° ont été observées ».

XXVII. — Il est ajouté au *numéro XLIV* un chiffre 5° ainsi conçu :

« 5° Les gaz liquéfiés peuvent également être transportés en petites quantités, dans des tubes de verre solidement fondus, savoir l'acide carbonique et le protoxyde d'azote jusqu'à 3 grammes au maximum ; l'ammoniaque et le chlore jusqu'à 20 grammes au maximum, l'acide sulfureux anhydre et l'oxycloruro de carbone (phosgène) jusqu'à 100 grammes au maximum, aux conditions ci-après. Les tubes de verre ne doivent être remplis qu'à moitié pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote, qu'aux deux tiers pour l'ammoniaque et le chlore et qu'aux trois quarts pour l'acide sulfureux et l'oxychloruro de carbone (phosgène). Chaque tube de verre doit être placé dans une capsule en fer-blanc remplie de terre d'infusoires et emballée dans une caisse en bois solide. Il est permis d'emballer plusieurs capsules de fer-blanc dans une même caisse, mais les tubes contenant de l'ammoniaque ne doivent pas être placés dans une même caisse avec des tubes contenant du chlore.

« L'acide carbonique liquéfié peut encore être transporté en récipients métalliques (sodor, sparklets) contenant 25 grammes au plus de liquide. L'acide carbonique doit être pur de tout résidu d'air. Les récipients doivent être chargés au maximum de 1 gramme de liquide pour 1 centimètre cube 340 millimètres cubes de capacité ».

XXVIII. — Il est ajouté après le numéro XLIV un *numéro XLIV a*, ainsi conçu :

« (1) L'air liquide est admis au transport dans des bouteilles en verre à double paroi, empêchant la conductibilité et le rayonnement de la chaleur, entourées de feutre et fermées par un bouchon de feutre permettant l'échappement des gaz sans produire à l'intérieur une forte pression, mais empêchant l'écoulement du liquide. Ce bouchon de feutre doit être fixé de manière que la bouteille ne puisse se déboucher si elle perd l'équilibre ou est renversée Chaque bouteille ou plusieurs bouteilles réunies doivent être protégées contre les chocs par une corbeille en fil de fer ou un autre récipient analogue reposant d'aplomb sur le sol. Le transport de ces corbeilles ou récipients doit être effectué soit dans des coffres métalliques ouverts en haut, ou garantis à leur partie supérieure par un treillis en fil de fer, un couvercle perforé ou tout autre mode de protection analogue, soit dans des caisses en bois, portant les inscriptions « Air liquide », « Haut », « Bas », « Très fragile ». Ces récipients ne renfermeront aucune

matière d'emballage facilement inflammable, telle que : sciure de bois, tontisse ligneuse, tourbe, paille, foin.

« Les coffres et les caisses doivent être complètement étanches dans la partie inférieure jusqu'à une hauteur suffisante pour que, en cas de rupture des bouteilles, le liquide ne puisse se répandre à l'extérieur. Les coffres et les caisses doivent être placés dans les wagons de manière à ne pouvoir ni tomber ni se renverser, et de telle sorte que les bouteilles restent debout et ne puissent pas être endommagées par d'autres colis. Aucune matière facilement inflammable en petits morceaux ou à l'état liquide ne doit être chargée à proximité immédiate de l'air liquide.

« (2) Au lieu de bouteilles en verre à double paroi, entourées de feutre, on peut employer d'autres récipients, à la condition toutefois de les protéger contre l'échauffement, de manière qu'ils ne puissent se couvrir de rosée ni de givre. Si ces récipients sont assez résistants et se tiennent d'aplomb, ils n'ont pas besoin d'être entourés de corbeilles en fil de fer ou d'autres moyens de protection. Sont applicables du reste par analogie les dispositions de l'alinéa (1) ».

XXIX. — Il est ajouté après le numéro XLIV a un *numéro XLIV b* ainsi conçu :

« L'acide carbonique sous forme de gaz et le protocarbure d'hydrogène (gaz des marais) ne sont acceptés au transport que si leur pression ne dépasse pas 20 atmosphères et s'ils sont renfermés dans des récipients de fer soudé, de fer fondu ou d'acier fondu, ayant, dans les quatre dernières années avant la remise au transport, supporté à l'épreuve officielle, sans avoir subi une déformation persistante, une pression égale 1 1{2 fois au moins celle que produit l'acide carbonique ou le protocarbure d'hydrogène au moment de la remise au chemin de fer. Chaque récipient doit être pourvu d'une couverture permettant de voir l'intérieur, d'une soupape de sûreté, d'un rubinet, d'une soupape permettant de le remplir ou de le vider, ainsi que d'un manomètre. L'épreuve officielle doit être renouvelée tous les quatre ans. Le récipient doit porter, d'une manière apparente, l'indication de la date et du résultat de la dernière épreuve. L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que, même dans le cas où la température s'élèverait jusqu'à 40° centigrade (Celsius), la pression de l'acide carbonique ou du protocarbure d'hydrogène expédié ne dépassera pas 20 atmosphères. La station de départ doit vérifier si les prescriptions ci-dessus énoncées ont été observées. Elle comparera notamment l'élévation du manomètre avec le résultat de la dernière épreuve officielle inscrite sur les récipients, afin de s'assurer que la résistance desdits récipients est suffissante ».

XXX. — Le *numéro XLVI* aura la teneur suivante :

« Le chlorure de méthyle et le chlorure d'éthyle ne peuvent être transportés que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches, hermétiquement fermés, et chargés sur des wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur, à moins que les récipients ne soient renfermés dans des caisses en bois ».

XXXI. — Le *numéro XLVII* aura la teneur suivante :

« Le trichlorure de phosphore, l'oxychlorure de phosphore et le chlorure d'acétyle ne sont admis que s'ils sont présentés au transport :

« 1° dans des récipients de fer forgé, de fer fondu, d'acier fondu, de plomb ou de cuivre, absolument étanches et hermétiquement clos,

« ou

« 2° dans des récipients en verre ; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées :

« *a*) l'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solide, bouchées à l'émiri. Les bouchons de verre doivent être enduits de paraffine, et pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin ;

« *b*) les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées ; un espace vide de 30 millimètres doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients ; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvements des bouteilles ne puisse se produire ;

« *c*) les bouteilles contenant 2 kilogrammes au plus doivent être admises au transport dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse ; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire. On peut employer dans l'emballage des bouteilles de chlorure d'acétyle *b*) et *c*) de la sciure de bois au lieu de terre d'infusoires ;

« *d*) le couvercle des récipients dont il est parlé en *b*) et *c*) doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre ».

XXXII. — Il est ajouté après le numéro XLVIII un *numéro XLVIII a* ainsi conçu :

« Le sodium et le potassium doivent être remis au transport dans les récipients en fer-blanc solides, à couvercle soudés, ou dans des bouteilles en verre, solides, hermétiquement bouchées, qui doivent être complètement secs ou remplis avec du pétrole. Les bouteilles en verre doivent être placées dans de la terre d'infusoires ou de la sciure de bois. Les récipients en fer-blanc ou les bouteilles doivent être emballés dans des caisses en bois. Lorsqu'il est fait usage de bouteilles, ces caisses doivent être revêtues intérieurement d'une enveloppe de tôle à couvercle bien soudé ».

XXXIII. — Il est ajouté après le numéro XLIX un *numéro XLIX a*

ainsi conçu :

« Le peroxyde de sodium et le bioxyde de barium (oxylithe) doivent être remis au transport dans des récipients en fer-blanc solides, complètement étanches, emballé dans una forte caisse en bois revêtue intérieurement d'une caisse de tôle à couvercle soudé ».

XXXIV. — Il est ajouté après le numéro XLIX a un *numéro XLIX b* ainsi conçu :

« Le carbure de calcium doit être emballé dans des récipients en fer étanches et suffisamment résistants. Ces récipients ne doivent renfermer aucune autre matière. Le transport ne peut être effectué que dans des wagons couverts ».

XXXV. — Le *numéro L* aura la teneur suivante :

« Les préparations telles que les vernis et les siccatifs, formées d'un mélange d'essence de térébenthine, d'alcool, de pétrole-naphte ou d'autres liquides facilement inflammables avec des résines, sont soumises aux prescriptions suivantes :

« 1° Lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les un et les autres de poignées solides et commodes.

« Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et hermétiquement clos.

« 2° Les préparations composées d'essence de térébenthine ou de pétrole-naphte et de résine, qui répandent une mauvaise odeur, ne peuvent être transportées que sur des wagons découverts.

« 3° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, voir n. XXXV ».

XXXVI. — Il est ajouté après le numero L un *numéro L a* ainsi conçu :

« (1) La limaille de fer ou d'acier grasse (provenant des tours ou des machines à forer, etc.) et les résidus de la réduction du nitrobenzol des fabriques d'aniline qui ne sont pas présentés au transport dans des récipients en forte tôle et hermétiquement fermés, ne peuvent être transportés que dans des wagons en fer, munis de couvercles ou revêtus de bâches.

« (2) La lettre de voiture doit indiquer si la limaille de fer ou d'acier est grasse ou non; en cas de non-indication, elle sera considérée comme grasse ».

XXXVII. — Le *numéro LI* aura la teneur suivante:

« (1) Le papier graissé ou huilé et les fuseaux faits de ce papier ne peuvent être expédiés qu'en wagons couverts ou en wagons découverts revêtus de bâches.

« (2) La lettre de voiture accompagnant les envois de fuseaux de cette nature doit contenir une déclaration de l'expéditeur certifiant qu'ils ont été chauffés après avoir été imbibés d'huile et ensuite refroidis complètement dans l'eau ».

XXXVIII. — Le *numéro LIII* aura la teneur suivante:

« (1) Les caillettes de veau fraîches ne sont admises au transport que dans des récipients étanches et aux conditions suivantes:

« 1° elles doivent être débarrassés de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette;

« 2° une couche de sel d'environ un centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes;

« 3° la lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des 1° et 2° ont été observées;

« 4° le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition;

« 5° les frais de désinfection éventuelle du wagon sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

« (2) Pendant les mois d'octobre, novembre, décembre, janvier, février et mars, les caillettes de veau fraîches non salées, débarrassées de tout reste d'aliments, sont admises aussi au transport dans des tonneaux ou cuveaux bien clos, et aux conditions énumérées aux 4° et 5° ci-dessus.

« Les couvercles de ces récipients doivent être fixés au moyen d'une bande de fer ».

XXXIX. — La *Disposition finale* est supprimée.

Annexe 2.

Il est apporté au *formulaire de la lettre de voiture* les modifications ci-après:

Le mot « propriétaire » sera remplacé par les mots « marque de propriété (1) », et dans la remarque (1), les mots « et les marques de propriété » seront intercalés entre les mots « numéros » et « sur la présente ».

De plus, la colonne « Nos », devra être élargie et les deux colonnes « capacité de chargement » et « surface de plancher » seront réunies en une seule.

Dans le formulaire II de la lettre de voiture concernant la grande vitesse, il sera ajouté aux mots « papier blanc, avec bande rouge » les mots suivants « d'au moins 1 centimètre de largeur », sans modification des mots ultérieurs.

Annexe 4.

Le formulaire de la Disposition ultérieure est modifié comme il est indiqué ci-après:

Disposition ultérieure.

. . . . le 19 . .

« La gare de . . . . . . du chemin de fer de . . . . . . est priée, en ce qui concerne l'expédition ci-après spécifiée, remise au transport avec la lettre de voiture du . . . . . . 19 . . à l'adresse de M . . . . . à . . . .

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids en kilogr.

« 1° de la retourner à la station de départ à M. . . . . .;

« 2° de la retenir en cours de route et de la livrer à M. . . . à la station de . . . . du chemin de fer de . . . .;

« 3° de la livrer à M. . . . . à . . . . gare du chemin de fer de . . . . .;

« 4° de la livrer seulement contre paiement du montant du remboursement, soit ═══ (en toutes lettres);

« 5° de ne pas la livrer contre paiement du remboursement indiqué dans la lettre de voiture, mais d'un remboursement de ═══ (en toutes lettres);

« 6° de la livrer sans recouvrer le montant du remboursement;

« 7° de la livrer franco.

(*Signature*).

« *Observation.* — On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier ».

Article 4.

La présente Convention additionnelle aura la même *durée et vigueur* que la Convention du 14 octobre 1890 dont elle devient partie intégrante. Elle sera ratifiée et le dépôt des ratifications aura lieu aussitôt que faire se pourra, dans la forme adoptée pour la Convention elle-même et les actes additionnels à la dite Convention. Elle entrera en vigueur trois mois après ce dépôt.

En foi de quoi les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente Convention additionnelle, et l'ont revêtue de leurs cachets.

Fait à Berne, en onze exemplaires, le 19 septembre 1906.

Pour L'Allemagne:
(L. S.) Signé: V. BULOW.

Pour l'Autriche et pour la Hongrie:
(L. S.) Signé: Baron HEIDLER-EGEREGG,
Ministre d'Autriche-Hongrie à Berne.

Pour la Belgique:
(L. S) Signé M. MICHOTTE DE WELLE.

Pour le Danemark:
(L. S.) Signé: H. VEDEL.

Pour la France:
(L. S) Signé REVOIL.

Pour l'Italie:
(L. S.) Signé: MAGLIANO.

Pour le Luxembourg:
(L. S.) Signé: RECHTEREN.

Pour les Pays-Bas:
(L. S.) Signé: RECHTEREN.

Pour la Roumanie:
(L. S.) Signé: MICLESCO.

Pour la Russie:
(L. S.) Signé Basile BACHERACHT.

Pour la Suisse:
(L. S.) Signé: ZEMP.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMIN DE FER

Timbre de contrôle du chemin de fer

Wagons

Nos. (1)	Marques de propriété (1)	Capacité de chargement et surface de plancher

No. | | | | de la feuille de route
Pos. | | | |

(1) Lorsque les wagons sont chargés par l'expéditeur, il doit en inscrire les numéros et les marques de propriété sur la présente.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE

(Formulaire I), Petite vitesse. (Papier blanc).

(Formulaire I'). Grande vitesse. (Papier blanc, avec bande rouge d'au moins 1 centimètre de largeur aux bords supérieur et inférieur, au recto et au verso).

M. (2) ______________________

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

(2) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, numéro, pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indication de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autre déclaration prévues par les lois ou réglements respectifs

Timbre de la station d'espédition :

Timbre du pésage :

Timbre de la station destinataire :

Tarif et itinéraires réclamés

Port payé

Total { Intérêt à la livraison / des débours / des remboursements } en toutes lettres

Montant

Détail des débours et des remboursements

Déclaration de port payé par l'expéditeur

. . . . . . le . . . . 19 . .

Signature et adresse de l'expéditeur :

Annexe 2.

Timbre de contrôle du chemin de fer		
Wagons		
Nos (1)	Marques de propriété (1)	Capacité de chargement et surface de plancher

No.				de la feuille de route
Pos.				

(1) Lorsque les wagons sont chargés par l'expéditeur, il doit en inscrire les numéros et les marques de propriété sur la présente.

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

LETTRE DE VOITURE

(Formulaire I). **Petite vitesse** (Papier blanc).

(Formulaire II). **Grande vitesse.** (Papier blanc, avec bande rouge d'au moins 1 centimètre de largeur aux bords supérieur et inférieur, au recto et au verso).

M. (2) ______________________

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées au conditions de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer ou unions de chemins de fer, qui sont applicables au present envoi.

(2) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, numéro, pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur
Chemin de fer destinataire
Station destinataire

Marques et numéros	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indication de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs

Timbre de la station d'expédition :	Timbre du pésage :	Timbre de la station destinataire :

Tarifs et itinéraires réclamés

Port payé		
Intérêt à la livraison	en toutes lettres	
Total des débours		
Total des remboursements		

	Montant
Détail des débours et de remboursements	

Déclaration de port payé par l'expéditeur ______

. . . . . . le . . . . 19 . .

Signature et adresse de l'expéditeur:

Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	A PERCEVOIR	Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilog.	A PERCEVOIR	TIMBRES des stations de transit et justification des délais supplémentaires
	Débours.				Report . . .			
	Remboursements.							
	Provision							
	Frais de transport jusqu'à . .				Frais de transport jusq'à . .			
					Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison.			
					Frais de transport jusqu'à . .			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Frais de transport jusqu'à. . .				Frais de transport jusqu'à . .			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	A reporter . . .							

Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	A PERCEVOIR	Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	A PERCEVOIR	TIMBRES des stations de transit et justification des délais supplémentaires
	Débours.				Report . . .			
	Remboursements.				Frais de transport jusqu'à . .			
	Provision				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Frais de transport jusqu'à . .				Frais de transport jusqu'à . .			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	Frais de transport jusqu'à . .				Frais de transport jusqu'à . .			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison			
	A reporter . . .							

Il numero 729 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Al quadro organico dei militari di truppa dell' arma dei carabinieri Reali sono diminuiti 202 carabinieri a piedi e 31 a cavallo, 417 brigadieri a piedi e 50 a cavallo, e sono aumentati 619 marescialli a piedi e 81 a cavallo, a decorrere dal 1° gennaio 1909.

Alla relativa maggiore spesa di L. 277,000 si provvede con corrispondente aumento del contributo del Ministero dell'interno a quello della guerra per le spese relative all'arma dei carabinieri Reali.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 24 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Relazione *di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a* **S. M. il Re,** *in udienza del 22 novembre 1908, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Pianella (Teramo).*

SIRE!

Da qualche tempo l'Amministrazione comunale di Pianella trovasi in crisi. Dopo le elezioni parziali ordinarie del giugno u. s., il Consiglio risultò composto di tre gruppi, l'uno di otto, gli altri due di sei consiglieri ciascuno. Dapprima i partiti si accordarono sulla scelta del sindaco; ma l'eletto non accettò l'ufficio, e la nomina del successore fu annullata perchè in lite vertente col Comune.

Successivamente si tentò indarno la nomina di altro sindaco, chè tre adunanze consiliari riuscirono deserte.

Nessuna azione proficua può svolgere l'attuale rappresentanza, come lo dimostra il fatto che importanti oggetti inscritti nell'ordine del giorno della sessione autunnale, ora al termine, non furono trattati, e che si omise pure di provvedere sulla proposta di Consorzio per la provvista dell'acqua potabile, di cui è urgente la necessità.

Ciò stante, è necessario, come anche ritenne il Consiglio di Stato con parere del 20 corrente, procedere allo scioglimento di quel Consiglio comunale, secondo lo schema di decreto che mi onoro sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Pianella, in provincia di Teramo, è sciolto.

Art. 2 (1).

Il signor cav. Vincenzo Giardina è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale, ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

(1) Con R. decreto 3 dicembre 1908, è stato nominato regio commissario per il comune di Pianella, il cav Luigi Marulli, in sostituzione del cav. Vincenzo Giardina.

Relazione *di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri, a* **S. M. il Re,** *in udienza del 13 dicembre 1908, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Bagni della Porretta (Bologna).*

SIRE!

L'Amministrazione comunale di Bagni della Porretta, colpita dalle elezioni parziali ordinarie del giugno scorso, presentò le sue dimissioni e le mantenne sebbene il Consiglio, rieleggendola, le confermasse la sua fiducia.

Col solo intervento del consigliere anziano e della minoranza, e con appena quattro voti, fu nominata una nuova Giunta; ma alla prima adunanza consiliare da essa indetta nessun consigliere della maggioranza intervenne, e la seduta non ebbe luogo. È venuta così a determinarsi una situazione che impedisce qualsiasi svolgimento di quell'azienda, ed a cui indarno si tentò di porre riparo, cercando di indurre la maggioranza a partecipare alle sedute od a rendere possibili, con le dimissioni, le elezioni generali.

Unico rimedio resta, come riconobbe il Consiglio di Stato in adunanza dell'11 corrente, lo scioglimento del Consiglio, ed a ciò provvede lo schema di decreto che mi onoro sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Bagni della Porretta, in provincia di Bologna, è sciolto.

Art. 2.

Il sig. cav. dott. Aurelio Sbrocca è nominato commissario straordinario per l'Amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 13 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Relazione *di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri,* **a S. M. il Re,** *in udienza del 13 dicembre 1908, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Forlì.*

SIRE!

L'esecuzione del programma propostosi dall'amministrazione comunale di Forlì, imperniato da un lato sull'abolizione della cinta daziaria, dall'altro sull'assunzione diretta del servizio della illuminazione e sulla costruzione dell'acquedotto e di altri importanti opere pubbliche, dissestò le finanze del comune.

Una recente ispezione, disposta in seguito a richiesta della Giunta provinciale amministrativa, accertò, infatti, che la situazione è assai grave, essendosi accumulato un forte disavanzo; onde apparve l'urgente necessità di sistemare la finanza, anche nei riguardi della revisione dei residui, da lungo tempo trascurata, e di riorganizzare l'ufficio di ragioneria, il cui colpevole indirizzo fu causa principale dell'attuale stato di cose, fino ad ora abilmente dissimulato.

Tale compito fu invitata ad assolvere l'Amministrazione, diffidata anche a dare assetto alle aziende speciali dei servizi municipalizzati, prive persino delle Commissioni amministratrici. Trascorso, però, inutilmente il termine prefisso e già l'Amministrazione cominciava a disgregarsi, anche per la discordanza delle idee sul modo come avvisare alla soddisfazione delle necessità sempre più urgenti della dissestata finanza comunale.

In seguito al dissidio sorto con la maggioranza consiliare per la nomina della Commissione dei servizi municipalizzati, l'Amministrazione deliberava di dimettersi e nel tempo stesso gli impiegati e i salariati comunali, rispetto ai quali si era deliberata, ma non potuta attuare, una riforma di organico con miglioramento di stipendi, si mettevano in sciopero.

Il prefetto fu costretto ad inviare, per ristabilire il funzionamento degli uffici, un commissario, il quale, poichè al suo arrivo il sindaco e la Giunta, già dimissionari, lasciarono il Municipio, dovette assumere la temporanea gestione dell'azienda. Alla convocazione del Consiglio, dallo stesso commissario disposta, nessun consigliere intervenne e trentadue di essi, su quaranta, presentarono le dimissioni.

In questo anormale stato di cose, se si indicessero le elezioni generali, vano sarebbe attendere una larga partecipazione del corpo elettorale (che già in misura molto esigua partecipò alle elezioni parziali ordinarie del luglio scorso) riconoscendosi ormai dalla grandissima maggioranza la necessità che siano innanzi tutto, mediante una straordinaria amministrazione, eliminate le cause della crisi, dando un conveniente assetto alla finanza e riordinando i pubblici servizi assai trascurati. Ciò ritenne anche il Consiglio di Stato, con parere dell'11 corrente, ond'io mi onoro sottoporre all'augusta firma di Vostra Maestà lo schema di decreto che scioglie quel Consiglio comunale.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Forlì è sciolto.

Art. 2.

Il sig. cav. avv. Giuseppe Airoldi è nominato commissario straordinario per l'Amministrazione provvisoria di detto Comune fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 13 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

Relazione *di S. E. il ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri,* **a S. M. il Re,** *in udienza del 13 dicembre 1908, sul decreto che scioglie il Consiglio comunale di Ghedi (Brescia).*

SIRE!

In seguito alla dichiarazione di decadenza di quattro consiglieri e alle dimissioni di altri undici sui venti assegnati, il Consiglio comunale di Ghedi è ridotto a meno di un terzo dei suoi membri e dovrebbe, perciò, essere integralmente ricostituito.

Ma tale rimedio non è sufficiente per risolvere la crisi. Occorre, invece, che siano eliminate le cause di essa da un commissario estraneo alle locali competizioni, il quale, riparando alla persistente negligenza dell'amministrazione, attenda particolarmente alla revisione delle contabilità arretrate, al miglioramento dei pubblici servizi, all'accertamento delle eventuali responsabilità degli ammministratori per lavori eseguiti senza le prescritte formalità, ed all'esame delle principali questioni che interessano l'azienda.

Soltanto la risoluzione di tali pendenze renderebbe possibile la nomina di una rappresentanza omogenea, che non sia fatta oggetto di sospetti e di accuse, e perciò è indispensabile, come ha pur ritenuto nell'adunanza dell'11 corrente il Consiglio di Stato, addivenire allo scioglimento di quel Consiglio comunale, giusta lo schema di decreto, che mi onoro sottoporre all'augusta firma della Maestà Vostra.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri;

Visti gli articoli 316 e 317 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 21 maggio 1908, n. 269;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di Ghedi, in provincia di Brescia, è sciolto.

Art. 2.

Il sig. rag. Angelo Randellini, è nominato commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino all'insediamento del nuovo Consiglio comunale, ai termini di legge.

Il Nostro ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 13 dicembre 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

MINISTERO DELLE FINANZE

IL MINISTRO DELLE FINANZE

Visto l'art 4, ultimo comma, del testo unico delle leggi sugli spiriti, approvato con R. decreto 3 dicembre 1905, n. 651;

Udito il Consiglio dei ministri;

Decreta:

L'abbuono concesso col decreto ministeriale 8 dicembre 1907, n. 17,705, sullo spirito di prima distillazione, ricavato esclusivamente dal vino nelle fabbriche munite di misuratore, in ragione del 40 0[0 per le fabbriche non cooperative, e del 45 0[0 per quelle esercitate da Società cooperative, è prorogato a tutto il 31 marzo 1909.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, 26 dicembre 1908.

Il presidente del Consiglio dei ministri GIOLITTI.

Il ministro LACAVA.

MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

IL MINISTRO

avverte le Amministrazioni dei giornali, dei periodici e delle riviste che non rinvierà ai mittenti quelle pubblicazioni periodiche che gli venissero spedite senza essere state ordinate e provvederà soltanto al pagamento di quelle, delle quali chiese l'abbonamento.

MINISTERO DELLE POSTE E DEI TELEGRAFI

Direzione generale dei servizi elettrici

AVVISO.

Il giorno 27 dicembre corrente, in Montecreto, provincia di Modena, e in Stimigliano, provincia di Perugia, sono stati attivati al servizio pubblico uffici telegrafici di 2ª classe, con orario limitato di giorno.

Roma, 28 dicembre 1908.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione generale del tesoro (*Divisione portafoglio*)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 30 dicembre, in lire 100.17.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Ispettorato generale dell'industria e del commercio

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

29 dicembre 1908.

CONSOLIDATI	Con godimento in corso	Senza cedola	Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi
3 3/4 % *netto*.	104 51 78	102 63 78	102 65 78
3 1/2 % *netto*.	103.60 21	101.85 21	101 87 12
3 % *lordo*....	70.87 50	69.67 50	70.28 19

Parte non Ufficiale

DIARIO ESTERO

Tanto la nota circolare russa quanto la risposta ad essa data dal Governo austro-ungarico dimostrano che sotto l'apparenza di propositi pacifici esiste più che mai una grave differenza di vedute fra i due Governi circa la soluzione del problema balcanico.

Tutti i giornali sono unanimi nel rilevare tale disaccordo, il quale fa nascere il nuovo anno in una atmosfera piena di pericoli per la pace europea.

Su questo proposito il *Daily Mail* pubblicò ieri a Londra delle gravi informazioni telegrafategli da Belgrado dal suo corrispondente. Questi dice:

« Ho compiuto un viaggio attraverso il Montenegro, la Bosnia-Erzegovina e la Serbia allo scopo di formarmi una impressione sulla probabilità di pace o di guerra.

« Partendo da Londra, avevo l'impressione che una soluzione pacifica sarebbe assicurata dalle potenze; ma questa fiducia fu assai scossa nel Montenegro dalla attitudine della popolazione e del principe, il quale, mentre fa appello all'Europa, prepara i suoi fucili.

« Lo stesso spirito anima l'Erzegovina, la quale essendo minacciata anche dalla fame, ha ragioni speciali di malcontento, e il suo popolo sente di non aver nulla da perdere tranne la vita. Nella Bosnia la natura è più indulgente e vi sono minori manifestazioni di malcontento. Tuttavia l'agitazione continua e serii incidenti di frontiera causano timori.

« In Serbia le immediate e disastrose conseguenze di una guerra sono ovvie per l'impossibile posizione della capitale e prevalgono consigli di moderazione. Il Milovanovic, ministro degli esteri, è ora meno bellicoso di quanto fosse a Londra. Insieme al resto degli slavi egli protesta di aspettare con fiducia le decisioni delle potenze ed assicura che l'Austria finirà per decidersi sotto le continue pressioni.

« L'ultimo *memorandum* della Russia è stato ricevuto in Serbia con soddisfazione. Invece il discorso di Isvolsky è criticato, specialmente per la parte dove confessa che antichi impegni restringono la libertà di azione della Russia. Qui cresce la convinzione che la Russia rifiuterà di raccogliere il guanto a favore degli altri slavi.

« L'Austria continua intanto le sue precauzioni, e le sue forze si accrescono alla frontiera, quantunque le sue forze siano assai minori di quanto si crede. Perciò la pace è assicurata per il momento dall'inverno, e la diplomazia ha ancora alcune poche settimane per compiere la propria opera ».

* * *

Le trattative dirette fra la Turchia e l'Austria-Ungheria non accennano a prossima favorevole soluzione.

La *Montag Revue* assicura che il giorno 27 a Vienna vi fu una lunga conferenza fra il barone Aehrenthal ed il nuovo ambasciatore turco Rechid-Pascià. L'ambasciatore sostenne l'opinione che l'Austria-Ungheria dovrebbe pagare una notevole indennità per l'annessione della Bosnia. Ma il Gabinetto di Vienna non è propenso ad accondiscendere a questa domanda; invece è disposto a guarentire alla Turchia un nuovo prestito e fino ad un determinato importo. A quanto ci si riferisce - dice il giornale - la Porta respinge questa proposta. La stessa *Montag* ha poi da Parigi che un ministro francese, parlando della situazione europea, disse che la chiave della stessa sta nelle trattative fra l'Austria-Ungheria e la Turchia. Occorre che queste trattative giungano sollecitamente a conclusione. La questione di denaro non può essere questione di prestigio, e l'Austria-Ungheria non si esporrebbe ad alcuna umiliazione pagando alla Turchia una certa somma. È antica consuetudine internazionale che uno Stato, entrando in possesso di un territorio altrui, assuma anche una parte del debito pubblico di quello Stato.

* * *

Nel Venezuela è ritornata la calma. Un dispaccio da Caracas all'*Agenzia Reuter* dice: « La presidenza di Gómez è stata riconosciuta in tutto il paese. La rivoluzione è finita senza spargimento di sangue. La stampa è perfettamente libera; il monopolio del bestiame è stato abolito; la questione di confine colla Colombia è stata regolata, e il movimento dei navigli sulla Zulia da e per la Colombia è stato riattivato ».

Il terremoto in Calabria e in Sicilia

Continuano più dolorose che mai, attristanti, le notizie dalle desolate regioni calabresi o sicule piene di tanto sorriso di natura. La sventura è passata con tutto l'irresistibile impeto delle forze fisiche demolendo città e borgate, spegnendo migliaia e migliaia di persone, ruinando un lavoro di secoli.

Riproduciamo nell'ordine di arrivo i telegrammi che dalle sventurate regioni portarono le notizie comunicate al Governo e all'*Agenzia Stefani*.

Nei comuni di Milazzo, Lipari, Salina, Santa Lucia del Melo e Monforte San Giorgio sono crollati muri e vòlte, ma non vi sono state vittime umane.

Nel comune di San Filippo del Mela vi sono stati sette morti, a Condro due, a San Pier Niceto dieci, a Gualtieri Sicaminò otto morti e molti feriti. Questi due ultimi Comuni sono rimasti assai danneggiati.

A Catania - che presta la sua gentile e fraterna ospitalità - sono giunti ieri treni di soccorso da Messina trasportando molti feriti e fuggiaschi. Essi sono quasi nudi ed inebetiti per il terribile disastro. Balbettano parole tronche ripetendo: Messina è distrutta! Un grandissimo numero di abitanti è perito. Si vedono ovunque mucchi di rottami. Il disastro è generale. Il municipio, la cattedrale e le caserme sono crollate. La caserma delle guardie di finanza è caduta; di 200 uomini solo 41 se ne sono salvati.

Alla stazione ferroviaria su 280 impiegati alle officine e del personale viaggiante hanno risposto all'appello solo 8. Si conferma la morte del deputato Nicolò Fulci e del questore Caruso. Mancano altri particolari.

Anche i paesi del litorale presso Messina sono distrutti. Vi sono numerose vittime umane.

Ad Alì sono segnalati gravissimi danni.

Sono crollati parecchi edifici; vi sono diversi morti e numerosi feriti.

Nella provincia di Siracusa sono segnalati gravi danni ai fabbricati.

Altri treni giunsero da Messina nella serata di ieri a Catania, trasportanti fuggiaschi e feriti, i quali vennero ricoverati negli ospedali.

Le autorità fanno tutto il possibile per recare loro aiuti e provvedono al ricovero dei superstiti.

Si conferma la terribile gravità del disastro. Vengono organizzati soccorsi.

Dalla provincia catanese si ebbero gravi notizie sui danni cagionati dal terremoto a Mineo, Milo, Paternò, Acireale, Giarre e Maletto ed in altri comuni ove molte case sono danneggiate e parecchie distrutte.

A Riposto vi sono 17 morti. Il prefetto inviò sui luoghi ingegneri del Genio civile e soccorsi.

I profughi di Messina confermano che la città è distrutta e che il numero delle vittime è grandissimo.

Il soldato Musco ricoverato in questo ospedale, conferma che lo spettacolo offerto da Messina dopo il disastro era orribile. Si vedevano cadaveri coperti della sola camicia, sfigurati. I corpi sono orribilmenti sfracellati.

Tratto tratto, tra le macerie si vedevano agitare gambe e braccia e si udivano gemiti e grida invocanti soccorso.

Sono partite per Messina altre squadre di soccorso. Ovunque sventolano bandiere abbrunate; i negozi ed i pubblici ritrovi sono chiusi.

Da Cosenza le ultime notizie annunziano che vi sono gravi danni a Domanico, Montanto, Uffugo, Rose, San Martino, Finita, Lungro, San Benedetto, Ullano, Paola, San Lorenzo, Vallo, Bonifati, Cervicara, San Lucido.

In alcuni di questi paesi vi sono feriti; in altri soltanto lievi danni.

A Catanzaro Marina sono giunti sfiniti, atterriti, tre operai scampati miracolosamente al disastro di Reggio. Essi narrano che la parte bassa della città è scomparsa sotto una valanga di macerie, che sono crollati i palazzi lungo la via Plutino, le chiese, la caserma Mezzacapo e la prefettura, che il maremoto fu preceduto da fortissimi boati. Essi fuggirono all'impazzata, caminando per sei ore. Essi dicono che di Messina si vedono le rovine fumanti.

Le notizie da Palmi confermano che tutte le case sono ridotte inabitabili e che vi sarebbero oltre 500 morti e gran numero di feriti.

A Melito Porto Salvo il capo stazione rimasto sotto le macerie è stato ritrovato colle gambe spezzate; una sua figlia è stata estratta dalle macerie moribonda.

Il signor Umberto Squillace, che era partito il mattino del disastro per Reggio Calabria, restò a metà strada ed è ritornato iermattina a Catanzaro. Esso dice che Bagnara è per metà rasa al suolo. In sua presenza spirarono due bellissime giovanette.

Da Palermo si hanno notizie raccapriccianti narrate da profughi che hanno attraversato lo stretto.

A Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Scilla, Carmitello e tutti i Comuni e i villaggi posti sulla costa calabra sarebbero ridotti a mucchi di rovine.

Numerosissimi morti e feriti giacciono sotto le macerie.

Alle ore 11 giunse da Palermo a Catania, il piroscafo inglese *Ebro* proveniente da Messina. Aveva la bandiera a mezz'asta.

Aveva a bordo sedici feriti, tra cui il console inglese Gaston che è stato ricoverato alla clinica chirurgica. Egli narrò le scene di terrore a cui aveva assistito. La sua moglie è rimasta morta sotto le macerie.

Proveniente da Messina giunse pure il piroscafo *Avvenire* con 25 superstiti incolumi.

Il personale della Navigazione generale costituì una squadra di soccorso che è già partita per Messina.

Iersera con treno di soccorso partì la Croce rossa e una squadra di volontari con medici e medicine.

Ulteriori notizie avute da Catania recano che a Misterbianco, Licodia, Aci Castello, Aci Bonaccorsi, Raddusa, Aci Sant'Antonio, Grammichele, Ramaca, si sono verificati crolli di case e lesioni più o meno gravi alle chiese e ai fabbricati.

Nella borgata di Aci Castello cento barche sono state asportate dal maremoto.

In borgata Scordia Mangana vi furono diversi feriti.

Da Catania è partito per quella località un treno speciale con 40 uomini di truppe a vettovaglio.

Altre notizie portate a Catania dal comandante di una torpediniera ripartita subito per Messina sono desolantissime. Oltre al crollamento della massima parte dei fabbricati gli incendi compiono l'opera di distruzione.

Urge il dissotterramento dei sepolti sotto le macerie per evitare una possibile infezione.

Continuano a partire per Messina squadre di soccorso con medici, farmacisti, pompieri ed operai che si offrono generosamente di accorrere in aiuto dei fratelli colpiti dalla sventura.

Altre notizie confermano che a Messina alte colonne di fumo si elevano dalle macerie. L'incendio causato dallo scoppio del gas continua. Cannitello e Lazzaro sarebbero distrutti. La linea ferroviaria da Lazzaro a Reggio è stata asportata dal maremoto violentissimo che ha aggravato l'opera di distruzione. A Messina le onde hanno allagato la città e sono giunte sul corso Garibaldi.

Alle 16 di ieri arrivava a Palermo, da Rometta, in treno recante moltissimi profughi da Messina e una cinquantina di feriti più o meno gravi. Tra essi erano il colonnello dell'83° fanteria, Pivetta, con frattura semplice del braccio sinistro. Egli non ha notizie delle sue due figlie, è stato ricoverato all'ospedale militare. Altri feriti sono ricoverati negli ospedali o in alloggi privati.

Alle 17.30 arrivò un altro treno da Catania con una ventina di feriti, la maggior parte gravemente.

I superstiti recano sempre notizie desolanti. La stazione è sempre gremita di parenti piangenti. Sono avvenute scene commoventi.

Le notizie di Messina continuano ad essere sempre più gravi.

All'ospedale Vittorio Emanuele è stato ricoverato Giovanni Cappellini, il quale narra che le carceri giudiziarie sono crollate e quasi tutti quelli che vi erano sono morti. Il maremoto ha asportato 15 metri della banchina della dogana.

Il pastificio Puleo, ove lavoravano centinaia di operai, è stato distrutto, oltre che dal terremoto, dall'incendio; molti operai hanno trovato la morte; mancano viveri e acqua.

La squadra russa e inglese hanno sbarcato i loro equipaggi che operano prodigi di valore nel salvataggio; le navi sono trasformate in ospedali.

Da Catania partirono altre squadre di soccorso con operai volontari. Tutte le scuole e i locali pubblici sono trasformati in ricoveri per i fuggiaschi di Messina.

A Siracusa, oltre il terremoto, vi fu anche un maremoto.

Rimase quasi quieto il Porto Grande, ma le acque della Darsena si sollevarono di due metri allagando una larga zona delle banchine, distruggendo numerose barche peschereccie e danneggiandone molte altre.

Numerose botti depositate sulla banchina vennero asportate dal mare.

Reggio Calabria, come già fu detto, è distrutta.

Il prefetto della Provincia, comm. Orso, che contrariamente alle voci corse è fortunatamente salvo, giunto a Geracò Marina annunziò che in seguito alla violenta scossa, Reggio è quasi completamente distrutta e che vi sono migliaia di morti.

La Prefettura ed altri edifici pubblici sono crollati. Altri Comuni delle Provincie sono pure gravemente danneggiati.

Urgono soccorsi.

La scossa avvertita a Monteleone Calabro era ondulatoria.

Nei comuni di Serra San Bruno, Fabrizia, Simbario, Padola, Brognaturo i caseggiati hanno subìto danni, ma nessun edificio è crollato e non vi furono disgrazie di persone. Molto panico regna tra la popolazione.

Ad Avena molte case sono danneggiate e rese inabitabili. È stato ordinato lo sgombero della caserma dei carabinieri. Vi sono alcuni feriti gravi, ma nessuna vittima.

Ad Acquario si sono avuti gravi danni alle abitazioni e varie persone sono state ferite, ma non vi è alcuna vittima.

A Mongiana molti fabbricati e la chiesa sono lesionati, ma non è avvenuta nessuna grave disgrazia.

A Vallelonga San Nicola e nei paesi vicini, Crissa e Capistrano si sono verificati lievissimi danni ai fabbricati.

A Monterosso una casa è crollata e altre sono lesionate, ma non vi sono disgrazie.

A Soriano Calabro molti fabbricati sono danneggiati e due persone sono ferite gravemente.

A Nardò di Pace una casa è crollata e parecchie sono rese inabitabili.

A San Todaro non vi furono danni rilevanti.

A Ragonà parecchie mura sono crollate e varie case sono lesionate gravemente.

A Cerocorne, Pizzoni e Vazzano i fabbricati hanno subìto gravi danni.

Nessuna disgrazia di persone.

A Reggio alcune centinaia di soldati sono morti sotto le macerie.

Molti agenti della forza pubblica sono rimasti feriti, alcuni morti.

A Palmi sono stati estratti finora 300 cadaveri. Si teme che ve ne siano altrettanti sotto le macerie.

A Bagnara si ritiene che vi siano oltre 1000 morti. Quasi tutto l'abitato è crollato o pericolante.

Lo spavento di quelle popolazioni siciliane colpite dalla catastrofe regna siffattamente da produrre voci sempre allarmanti. Ieri si sparse quella che era avvenuta a Messina una nuova scossa di terremoto, completando così il disastro, il prof. Riccò direttore dell'osservatorio Etneo, assicura che ieri sera alle ore 9, gli apparecchi sismici hanno registrato una scossa, ma che ora gli apparecchi sono calmi.

Alle 19.30 di ieri, a Palermo, la maggior parte della popolazione avvertì una scossa di terremoto ondulatoria di breve durata, che ha causato un grandissimo panico.

Il popolo trasportò le immagini sacre in processione per le vie della città.

Alla prefettura di Palermo giunse iersera il primo telegramma ufficiale del prefetto di Messina, comm. Trinchieri, il quale dice che il disastro che ha colpito Messina supera qualsiasi immaginazione. La città è quasi totalmente distrutta. Dal palazzo della prefettura resta solo la facciata. Il carcere è quasi tutto distrutto. Le vittime si contano a diecina di migliaia. È impossibile descrivere la costernazione e lo scompiglio generale. I danni sono enormi. Qualunque soccorso è insufficiente. Urgono viveri perchè i feriti rimangono privi di ogni sussistenza. Lo spettacolo è terrificante per gli incendi che non possono arrestarsi e che si propagano in vari punti della città. Urgono assolutamente soccorsi straordinari.

Nuove notizie assicurano che a Messina tutte le persone che fanno parte della difesa marittima sono salve. L'edificio della difesa marittima che si trova distante dal centro della città non è stato danneggiato, invece la palazzata prospiciente sul mare è stata tutta abbattuta.

I provvedimenti di soccorso.

S. E. il presidente del Consiglio, on. Giolitti, ha messo a disposizione del prefetto di Napoli L. 100,000 per l'acquisto di viveri o di vettovaglie da spedire di urgenza a Messina e a Reggio.

S. E. Giolitti ha anche provveduto perchè partano da Napoli pompieri con macchine e attrezzi.

*** È stato telegrafato dal ministro dell'interno a tutti i prefetti del Regno perchè requisiscano la maggior quantità di legname che sarà necessario per la costruzione delle baracche nelle zone devastate.

Il presidente del Consiglio ha telegrafato ai prefetti di Catanzaro e di Catania perchè occorrendo dispongano la costruzione delle baracche strettamente necessarie per il ricovero della popolazione povera rimasta senza tetto, nonchè alla assicurazione o demolizione delle case pericolanti. Ha pure invitato gli stessi prefetti a prendere possibilmente colle prefetture di Reggio Calabria e Messina, con cui mancano tuttora comunicazioni, degli analoghi provvedimenti.

All'uopo il presidente del Consiglio ha posto a disposizione di ciascuna di quelle due prefetture la somma di L. 50,000.

Ordini severissimi furono impartiti perchè sia impedito qualsiasi atto di violenza o di latrocinio a Messina ed al generale Fecia di Cossato, nominato R. commissario straordinario, furono accordati larghi poteri.

Un altro telegramma circolare ai prefetti del Regno venne mandato da S. E. Giolitti. Dice:

« Di fronte all'immane disastro che colpì Messina, Reggio Calabria e una estesa parte della Sicilia e della Calabria, occorre far appello al sentimento della solidarietà nazionale per i soccorsi alle innumerevoli vittime.

« La prego quindi di prendere concerti coi presidenti del Consiglio provinciale e della Deputazione provinciale, col sindaco del capoluogo, coi rappresentanti politici e colle maggiori personalità della Provincia a fine di costituire un Comitato che, facendo appello alla popolazione della Provincia, raccolga colla massima celerità i mezzi per efficaci soccorsi.

« Sono certo che codesta Provincia risponderà degnamente all'appello che si fa al sentimento della fratellanza umana e della solidarietà nazionale ».

Una circolare di S. E. il ministro Giolitti ai prefetti e sottoprefetti reca:

« Tutti gli stabilimenti della Banca d'Italia sono stati autorizzati a ricevere oblazioni in favore dei danneggiati dal terremoto, sia in contanti, sia a mezzo di vaglia postali o telegrafici o qualunque altro titolo intestato o girato alla Banca d'Italia. I direttori dei singoli stabilimenti comunicheranno giornalmente ai prefetti o sottoprefetti le oblazioni ricevute o provvederanno per lo accentramento di esse alla sede di Roma della Banca medesima.

« Voglia dare a tale notizia la massima pubblicità per norma degli oblatori, rammentando anche che i vaglia postali avranno corso senza spesa.

« *Giolitti* ».

Fu disposto da S. E. Giolitti che parta subito per Reggio Calabria l'ispettore generale del Ministero dell'interno, comm. Pesce.

D'accordo col ministro della marina e col ministro delle poste, il presidente del Consiglio, on. Giolitti, ha disposto che sia organizzato un servizio di corrispondenza per viaggiatori e posta fra la costa Calabra, ove sarà più facile l'approdo delle navi, e Reggio Calabria e Messina.

Venne pure provveduto per le comunicazioni coi paesi devastati dal terremoto.

Le navi e le torpediniere inviate dal Ministero della marina sulla costa della zona colpita dal disastro hanno formato catena radiotelegrafica per ricevere notizie e trasmetterle al Ministero.

La stazione radiotelegrafica di Monte Mario si è messa in comunicazione col forte di Monte Spuria.

Essendo le località colpite in livello molto basso, non tutte le comunicazioni potranno essere ricevute a Monte Mario, che raccoglierà tutte le notizie possibili. Le altre saranno trasmesse da Napoli a Roma a mezzo del telegrafo.

Il comandante della squadra volante, ammiraglio Viale ha radiotelegrafato da Messina al Ministero della marina, annunciando il suo arrivo in quel porto alle ore 7 di ieri, con le quattro navi della squadra volante.

Le torpediniere dislocate sul litorale siculo percorrono le coste portando soccorsi, raccogliendo notizie.

Ieri, a mezzogiorno, partì da Napoli la R. nave *Sicilia*, carica di materiale di viveri e di soccorsi.

È pure partito S. E. il ministro Bertolini a bordo della R. nave *Coatit*, carica di tavole, barelle ed altro materiale.

La N. G. I., per accordi coi Ministeri dell'interno e delle poste ha provveduto che da Napoli lunedì sera partisse per Messina e Reggio il postale *Cristoforo Colombo*, rimanendo a disposizione del prefetto di Messina. Nella nottata di ieri ha fatto partire da Napoli per Messina il *Jonio* che ha imbarcato medici e materiale sanitario della Croce Rossa, carabinieri, guardie e 800 uomini di truppa.

A mezzodì è partito l'*Umberto I*, imbarcando le autorità, truppe, materiali di soccorso, viveri e tutto quanto verrà ordinato dal prefetto di Napoli.

Da Genova partirono nella nottata due grandi piroscafi, il *Duca di Genova* ed il *Lombardia*.

***

Confortante è lo slancio con cui tutta la nazione, in ogni sua esplicazione di vita pubblica si è accinta a soccorrere i fratelli sventurati.

A Roma l'impressione fu profonda. Gli edifizî pubblici e molte case issarono bandiere a mezz'asta. Vennero sospese le rappresentazioni nei principali teatri e rinviaronsi le onoranze a Tommaso Salvini.

È stato istituito un Comitato centrale con l'incarico di decidere in quale forma e in quali proporzioni debbano erogarsi le somme raccolte dalla carità pubblica o privata e di stabilire le norme per la pronta ed efficace organizzazione dei soccorsi.

Il detto Comitato è così costituito:

S. A. R. Emanuele Filiberto di Savoja, Duca di Aosta, presidente;

S. E. Manfredi Giuseppe, presidente del Senato del Regno;

S. E. Marcora Giuseppe, presidente della Camera dei deputati;

S. E. Pollio Alberto, capo di stato maggiore dell'esercito;

S. E. Bettolo Giovanni, capo di stato maggiore della marina;

Nathan Ernesto, sindaco di Roma;

Taverna conte Rinaldo, senatore del Regno, presidente della Croce Rossa italiana;

Barzilai Salvatore, deputato al Parlamento, presidente della Federazione fra le Associazioni della stampa;

Stringher Bonaldo, direttore generale della Banca d'Italia;

De Gregorio Giovanni, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Santoliquido Rocco, direttore generale della Sanità pubblica;

Pironti Alberto, direttore generale dell'amministrazione civile nel Ministero dell'interno.

*** Il municipio di Roma ha dato uno splendido esempio di sollecitudine e di fraternità.

Ieri, alle 17, come annunziammo, dietro invito del sindaco, convennero i rappresentanti di tutti i giornali locali e le maggiori autorità cittadine, i rappresentanti degli enti più importanti.

Il sindaco, esposto lo scopo della riunione disse che la Giunta ha inviato sul luogo del disastro tre suoi rappresentanti nelle persone degli assessori Rossi-Doria, Ballori e Mazzolani, i quali distribuiranno intanto 20,000 lire. Riaffermò la necessità che il Municipio della capitale debba per primo mettersi a capo di un Comitato per soccorrere i danneggiati della immane catastrofe.

Propose poscia che l'assemblea approvi la costituzione di detto Comitato, in seno al quale dovrà formarsi una Commissione esecutiva che dia opera attiva per raccogliere offerte.

Il Comitato riuscì così composto:

Presidente: il sindaco.

Membri: on. Barzilai, presidente Associazione stampa; deputato Leonida Bissolati; sen. don Prospero Colonna; princ. don Leone Caetani; conte Cencelli, presidente Deputazione provinciale; commendatore Giuseppe Frascara; prof. Ettore Ferrari; comm. Stringher, direttore generale della Banca d'Italia; sig. E. Pacelli, presidente del Banco di Roma; prof. Tonelli, rettore dell'Università.

Il sindaco ha pubblicato alla cittadinanza il seguente manifesto:

« *Cittadini!*

« Una immane catastrofe ha colpito le Calabrie, la Sicilia: Reggio e Messina sono rovine; a migliaia, a decine di migliaia si contano le vittime; stringe l'angoscia ogni petto.

« Roma, ove palpita il cuore d'Italia, sente in quest'ora tragica il suo dovere di primato nella gara generosa della fraterna solidarietà.

« Di fronte alle sciagure della patria, uno è il sentimento di tutti: sotto gli auspici dell'Amministrazione comunale si è costituito un Comitato generale per raccogliere immediati soccorsi e coordinare in un solo fascio le molteplici iniziative.

« Il Comitato fa appello a voi, o cittadini, perchè tutta Roma, in uno slancio unanime, accorra verso gli afflitti fratelli. Date, piccolo o grande, l'obolo vostro, testimonianza del vincolo che stringe indissolubile ogni anima, ogni terra italiana.

« Per il Comitato esecutivo

« Il sindaco presidente: *E. Nathan* ».

La gara fra le città italiane si è accesa splendidatamente e già si hanno ottimi risultati. La stampa pur essa potentemente aiuta il nobile intento. Anche all'estero, nelle nostre colonie e presso i vari Governi, dovunque, vibra una corrente di simpatia, di commozione per la sventura che ha colpito l'Italia.

Tra i Governi vi è stato e ancora si riproduce uno scambio di telegrammi per la luttuosa circostanza. Parecchie nazioni hanno offerto soccorsi di navi e di uomini.

È commovente tanto impeto di umanità, di fratellanza. A Berlino, a Parigi, a New York vennero aperte pubbliche sottoscrizioni per venire in aiuto agli sventurati fratelli.

Fraternità internazionale.

I giornali di Parigi esprimono il loro vivo dolore per il disastro che ha colpito la Calabria e la Sicilia.

Il *Gaulois* scrive: Tutti i cuori saranno addolorati del nuovo lutto che colpisce così crudelmente la grande famiglia latina. Se l'importanza del disastro si conferma e se, come è da temersi, vi sono numerose vittime, non vi è dubbio che Parigi colla sua generosità abituale venga in aiuto di queste popolazioni colpite come lo ha fatto recentemente in favore dei danneggiati di Stamboul.

Il *Gaulois* sarà il primo ad associarsi a qualsiasi iniziativa che risponda a questo nobile scopo.

Il *Petit Parisien* dice: All'ora in cui scriviamo queste linee noi non conosciamo ancora l'estensione del flagello; ma ne sappiamo abbastanza per indovinare l'ansietà che si è impadronita dell'Italia, alla quale la Francia si associa con tutta la forza della sua simpatia. Che la nazione sorella riceva in questo duro momento l'omaggio del nostro dolore profondo.

Da Londra si telegrafa: La *Morning Post*, in un articolo sul terremoto nell'Italia Meridionale e nella Sicilia, scrive che il popolo inglese, unito da lungo tengo agli italiani da intimi vincoli di amicizia, prova per essi una profonda simpatia di fronte alla terribile calamità che si è scatenata su una parte del loro magnifico paese, gettando nella miseria e nel dolore un numero considerevole di vittime.

Agli sforzi del Governo italiano si unirà l'aiuto generoso delle popolazioni, ma è difficile rimediare completamente alle devastazioni prodotte da una catastrofe così improvvisa, così schiacciante, così grande. Una assistenza temporanea, se allevia le sofferenze e i bisogni del momento, non può gran cosa per coloro che hanno perduto degli esseri cari o che sono gravemente feriti o infine quasi gettati nella miseria.

Ultime notizie.

Un telegramma inviato da Messina, stamane, al Ministero della marina dal comandante della torpediniera *Spica* informa che un nuovo tentativo fatto per disseppellire il comandante Passino è riuscito vano.

Si conferma che il generale Costa è perito tra le macerie.

La guarnigione è ridotta a pochi soldati.

Del Municipio non è rimasto in piedi che la sola facciata prospiciente la marina.

L'ammiraglio Viale, comandante della squadra volante, telegrafa raccomandando di inviare a Messina con ogni mezzo viveri, medicinali e mezzi di lavoro per rimuovere le macerie.

*** Il Ministero della guerra comunica:

« In causa delle interrotte comunicazioni e soprattutto per le difficoltà che s'incontrano nell'accertamento delle persone travolte sotto le macerie delle case crollate, il Ministero della guerra è nella dolorosa necessità di informare gli interessati che finora è privo di notizie sulla sorte dei singoli militari di truppa ed ufficiali appartenenti ai reggimenti di stanza a Reggio ed a Messina e che perciò si trova nella dolorosa impossibilità di rispondere per ora alle richieste di informazioni che gli pervengono.

« Il Ministero ha però interessato vivamente i comandanti delle truppe di soccorso a Reggio ed a Messina di far conoscere al più presto possibile le informazioni che possono raccogliere sulla sorte degli ufficiali e dei militari predetti e si farà un dovere di comunicare tali notizie alle famiglie degli interessati non appena esse perverranno ».

*** Il ministro della guerra, on. Casana, ha disposto che parta subito per Messina una compagnia di specialisti del genio, perchè ripari e provveda alla riattivazione del servizio dell'acquedotto di Messina.

Intanto il ministro della marina, on. Mirabello, ha disposto che le navi-cisterna fornite della maggiore quantità di acqua possibile si rechino sul luogo del disastro.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

Le LL. MM. il Re e la Regina giunsero ieri a Napoli alle 6.35. Si trovavano ad ossequiarli alla stazione le LL. AA. RR. il duca e la duchessa d'Aosta.

Le Loro Maestà subito ripartirono nello stesso treno per l'arsenale, ove si imbarcarono per Messina a bordo della *Vittorio Emanuele*.

Al momento della partenza i Sovrani vennero acclamati dalla folla con grida di: « Viva il Re! Viva la Regina! ».

Oltre a S. E. il ministro Orlando, accompagnavano i Sovrani il generale Brusati, il contrammiraglio Garelli, il maggiore Cittadini, il duca Lante della Rovere, il conte di Trinità ed il dottor Bastianelli.

Erano ad attendere i Sovrani all'arsenale l'ammiraglio Moreno, comandante il dipartimento, l'ammiraglio Grenet, comandante la squadra, il contrammiraglio Marselli, direttore dell'arsenale, il generale Peano, del comando generale dell'arma dei carabinieri, l'ispettore generale di sanità Ferrero, il generale Fecia di Cossato e numerosi ufficiali.

Il treno reale giunse all'arsenale alle 19. S. M. il Re si trattenne pochi istanti in colloquio coi presenti, mentre S. M. la Regina scambiava qualche parola col ministro guardasigilli.

Indi i Sovrani col seguito montarono sulla lancia e si recarono a bordo della *Vittorio Emanuele*, partendo alle ore 19 per Messina.

S. M. il Re ha elargito la somma di lire duecentomila, per soccorrere le popolazioni colpite dal terremoto.

S. M. la Regina Madre ha fatto pervenire alla Croce Rossa italiana lire quindicimila a pronto soccorso delle vittime dei disastri in Calabria e Sicilia.

S. A. R. il duca d'Aosta, avendo chiesto a S. M. il Re l'autorizzazione di poter prestare la propria opera a pro' dei colpiti dal terremoto, è partito stamane da Napoli per i luoghi del disastro a bordo del cacciatorpediniere *Perseo*, seguito da altra torpediniera.

S. A. R. la duchessa d'Aosta si è recata stamane all'arsenale di Napoli a visitare i feriti che sono giunti ivi con la nave russa *Malikoff*, e che saranno trasportati più tardi agli ospedali dei Pellegrini e degli Incurabili.

In Campidoglio. — Il sindaco Nathan ha convocato d'urgenza, telegraficamente, il Consiglio comunale per questa sera alle 21. Si delibererà intorno ai provvedimenti da adottarsi per soccorrere la Sicilia e la Calabria.

Incidente scolastico. — Un comunicato dell'*Agenzia Stefani* reca:

« Circa la scuola di Riccomassimo, nel Trentino, per la chiusura della quale fu presentata alla Camera un'interrogazione che non potè essere svolta, ecco quanto risulta dai passi ufficiosi che il Ministero degli affari esteri fece subito avviare a Vienna, per mezzo di quella R. Ambasciata, non appena venne a conoscenza del provvedimento di chiusura. Per quella scuola che, come è noto, viene da alcuni anni mantenuta dal comune italiano di Bagolino, in provincia di Brescia, non era mai stata chiesta all'autorità competente l'autorizzazione prescritta dai regolamenti. Il Governo austriaco non aveva però sollevato alcuna opposizione, finchè, due mesi or sono, il comune trentino di Lodrone - nel territorio del quale si trova la frazione di Riccomassimo - vi istituì per suo conto una scuola municipale anche di lingua italiana. Dopo ciò, le autorità scolastiche locali invitarono la maestra italiana a chiudere la sua scuola; cosa a cui essa dovette consentire, senza che siasi ricorso - come da alcuni giornali fu detto - all'intervento dei gendarmi.

« In seguito alle sovraddette pratiche della R. ambasciata a Vienna, il Governo austriaco si è tuttavia mostrato disposto ad autorizzare la riapertura della scuola, qualora regolare domanda gliene venga rivolta, e l'insegnante si conformi ai regolamenti scolastici in vigore ».

Le "Amiche dei poveri". — La benefica associazione muliebre le *Amiche dei poveri*, di Roma ha compiuto l'altro giorno la festa dell'« Albero di Natale » per cento bambini scelti tra i più diligenti e studiosi e bisognosi che frequentano la scuola Regina Elena.

S. M. la Regina Elena inviò un albero magnificamente ornato e un ricchissimo assortimento di giocattoli, frutta e confetti.

Ai bambini vennero regalati abitucci, oggetti diversi di vestiario e distribuiti i doni di S. M. la Regina.

La festa fu genialissima, commovente.

Nelle riviste. — Anche quest'anno l'*Illustrazione italiana*, dei fratelli Treves, di Milano, ha pubblicato il consueto numero unico per le feste di Natale e Capo d'anno. Non è una delle pubblicazioni solite, di circostanza, ma una vera, splendida produzione che attesta i progressi dell'arte editoriale e segna un nuovo titolo di benemerenza degli operosi editori milanesi.

Il numero, ricco di fototipie e tricromie intercalate nel testo o in tavole a parte, collegate al volume, del formato dell'*Illustrazione*, è interamente dedicato alla Sicilia, della quale narra, illustra i costumi, i paesaggi, la storia, formando un insieme finora mai raggiunto da guide descrittive.

Il numero unico è il degno complemento dell'annata decorsa per l'*Illustrazione*, e la promessa maggiore per quella che sta incominciando.

Veterani 1848-70. — Il Comizio centrale romano dei veterani 1848-70 si è riunito l'altrieri in assemblea generale. Dopo aver discusso ed approvato il bilancio preventivo per l'anno 1909, addivenne alle elezioni delle cariche della presidenza dell'assemblea e dei sindaci effettivi e supplenti per la revisione del conto 1908.

Il Comizio votò per acclamazione la spesa di L. 150 per la inscrizione a socio perpetuo della Dante Alighieri.

Movimento commerciale. — Il 27 corrente il carico dei vagoni ferroviari agli scali di Genova fu nullo; a Venezia furono caricati, 27 carri, di cui 14 di carbone pel commercio e 3 per l'Amministrazione ferroviaria; a Savona 15; a Livorno 22.

Marina militare. — La R. nave *Etruria* è partita da Buenos Ayres il 27 ed è giunta a Montevideo il 28.

Marina mercantile. — Da Porto Said ha proseguito per l'Italia il *R. Rubattino*, della Navigazione generale italiana. Il *Tommaso di Savoja* del Lloyd Sabaudo è partito da Buenos Ayres per Genova. Ieri l'altro il *Florida* del Lloyd Italiano da Las Palmas proseguì per Genova. Ieri il *Savoja* della Veloce partì da Barcellona per Genova ed il *Mendoza* del Lloyd Italiano giunse a Rio Janeiro.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

VIENNA, 29. — *Camera dei signori.* — Si discute il bilancio provvisorio. Gli oratori di tutti i gruppi rivolgono al Governo vivo appello perchè difenda gli interessi dell'Austria in occasione della sistemazione delle questioni militari e si opponga colla massima energia a tutte le concessioni all'Ungheria, che potrebbero indebolire l'unità e la forza dell'esercito comune.

Si passa poi alla discussione di questioni di carattere interno. Thun deplora che gli studenti italiani siano privi di istruzioni universitarie.

L'oratore spera che gli italiani otterranno tali istituzioni allo quali hanno diritto, come le altre nazionalità della Monarchia.

Il presidente del Consiglio, Bienerth, dichiara che è uno dei doveri più importanti di ogni Governo mantenere l'esercito comune nella capacità di rispondere completamente al suo scopo non soltanto di essere una garanzia della pace europea, ma anche un difensore eminente del progresso economico della Monarchia.

Le questioni militari sono trattate in accordo coi poteri costituzionali. Bienerth assicura che l'influenza dell'Austria, che le è consentita dalle leggi e dalle contribuzioni fatte per l'esercito comune, sarà pienamente esercitata nella discussione delle questioni militari la cui soluzione definitiva non sarà tuttavia imminente (Applausi). Si approvano l'esercizio provvisorio del bilancio e alcuni progetti di legge già votati dalla Camera dei deputati, fra i quali quello che autorizza il Governo a sistemare i rapporti commerciali cogli Stati balcanici.

PARIGI, 29. — A Parigi nevica da mezzodì. Si segnalano forti nevicate in parecchi punti della Francia accompagnate da freddo intenso e gelo.

In alcune città il commercio è quasi paralizzato.

BELGRADO, 29. — I negoziati tra i diversi partiti politici per la costituzione del Gabinetto di coalizione sono stati abbandonati in seguito alla mancanza di speranza nel successo.

PIETROBURGO, 29. — È stata avvertita una scossa di terremoto in parecchie città del nord-ost della Russia.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

del R. Osservatorio del Collegio Romano

29 dicembre 1908

Il barometro è ridotto allo zero	0°.
L'altezza della stazione è di metri	50.60
Barometro a mezzodì	741.57.
Umidità relativa a mezzodì	53.
Vento a mezzodì	N
Stato del cielo a mezzodì	3|4 nuvolo.
Termometro centigrado	massimo 9.9.
	minimo 5.7.
Pioggia in 24 ore	3.1.

29 dicembre 1908.

In Europa: pressione massima di 773 sulla Russia occidentale, minima di 745 sul Tirreno.

In Italia nelle 24 ore: barometro ovunque disceso, fino a 10 mm. in Calabria; temperatura generalmente diminuita; nevicate in val Padana, Emilia e Marche; piogge altrove.

Barometro: massimo a 753 lungo la catena alpina, minima 745 sul Tirreno.

Probabilità: venti forti o fortissimi, settentrionali al nord e Centro; moderati o forti varî altrove; cielo generalmente coperto con pioggie; mare agitato.

N. B. A 14h è stato telegrafato a tutti i semafori e capitanerie d'alzare il cilindro.

BOLLETTINO METEORICO

dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 29 dicembre 1908

STAZIONI	STATO del cielo ore 8	STATO del mare ore 8	TEMPERATURA precedente Massima nelle 24 ore	TEMPERATURA precedente Minima nelle 24 ore
Porto Maurizio	sereno	legg. mosso	9 0	3 5
Genova	coperto	legg. mosso	4 9	2 7
Spezia	coperto	legg. mosso	6 2	1 4
Cuneo	sereno	—	0 7	— 4 7
Torino	1/4 coperto	—	1 4	— 2 0
Alessandria	coperto	—	1 8	— 0 8
Novara	sereno	—	7 4	— 2 0
Domodossola	sereno	—	2 2	— 4 6
Pavia	nevoso	—	3 4	— 0 8
Milano	coperto	—	3 1	— 0 3
Como	coperto	—	2 2	— 1 1
Sondrio	nebbioso	—	2 8	— 1 7
Bergamo	coperto	—	0 5	— 2 5
Brescia	coperto	—	2 1	— 0 9
Cremona	—	—	—	—
Mantova	nevoso	—	1 6	— 0 6
Verona	nevoso	—	2 6	— 1 0
Belluno	3/4 coperto	—	0 8	— 2 3
Udine	1/4 coperto	—	0 7	— 2 0
Treviso	3/4 coperto	—	2 1	— 0 3
Venezia	coperto	mosso	1 9	— 0 9
Padova	coperto	—	1 9	— 0 3
Rovigo	—	—	—	—
Piacenza	nevoso	—	1 7	— 0 9
Parma	nevoso	—	1 3	— 0 9
Reggio Emilia	nevoso	—	2 0	— 1 0
Modena	nevoso	—	2 6	— 1 1
Ferrara	coperto	—	1 3	— 2 0
Bologna	nevoso	—	2 2	— 1 0
Ravenna	piovoso	—	2 0	— 3 5
Forlì	coperto	—	2 8	0 4
Pesaro	nevoso	agitato	7 0	— 1 6
Ancona	piovoso	agitato	8 0	0 2
Urbino	nevoso	—	2 1	— 2 5
Macerata	nevoso	—	4 4	— 2 2
Ascoli Piceno	piovoso	—	8 0	3 8
Perugia	1/4 coperto	—	7 0	1 4
Camerino	coperto	—	3 0	— 2 0
Lucca	coperto	—	6 0	3 8
Pisa	coperto	—	6 6	2 4
Livorno	coperto	mosso	6 0	2 5
Firenze	coperto	—	7 4	2 3
Arezzo	3/4 coperto	—	5 8	2 8
Siena	1/2 coperto	—	6 8	1 1
Grosseto	—	—	—	—
Roma	coperto	—	10 7	5 7
Teramo	coperto	—	6 8	3 8
Chieti	piovoso	—	7 0	3 0
Aquila	coperto	—	5 3	0 0
Agnone	coperto	—	7 0	— 0 1
Foggia	coperto	—	12 0	5 3
Bari	1/2 coperto	calmo	13 5	5 4
Lecce	3/4 coperto	—	13 0	7 9
Caserta	coperto	—	11 7	4 8
Napoli	piovoso	legg. mosso	10 9	6 2
Benevento	nebbioso	—	11 2	3 7
Avellino	coperto	—	10.0	2 8
Caggiano	coperto	—	7 0	2 2
Potenza	coperto	—	8 0	2 3
Cosenza	1/2 coperto	—	11 5	7 0
Tiriolo	3/4 coperto	—	11 8	0 8
Reggio Calabria	—	—	—	—
Trapani	—	—	—	—
Palermo	—	—	—	—
Porto Empedocle	—	—	—	—
Caltanissetta	—	—	—	—
Messina	—	—	—	—
Catania	—	—	—	—
Siracusa	—	—	—	—
Cagliari	piovoso	agitato	11 5	1 0
Sassari	piovoso	—	10 0	2 6

Direttore G. B. BALLESIO. Tipografia delle Mantellate RAFFAELE TUMINO, *gerente responsabile.*